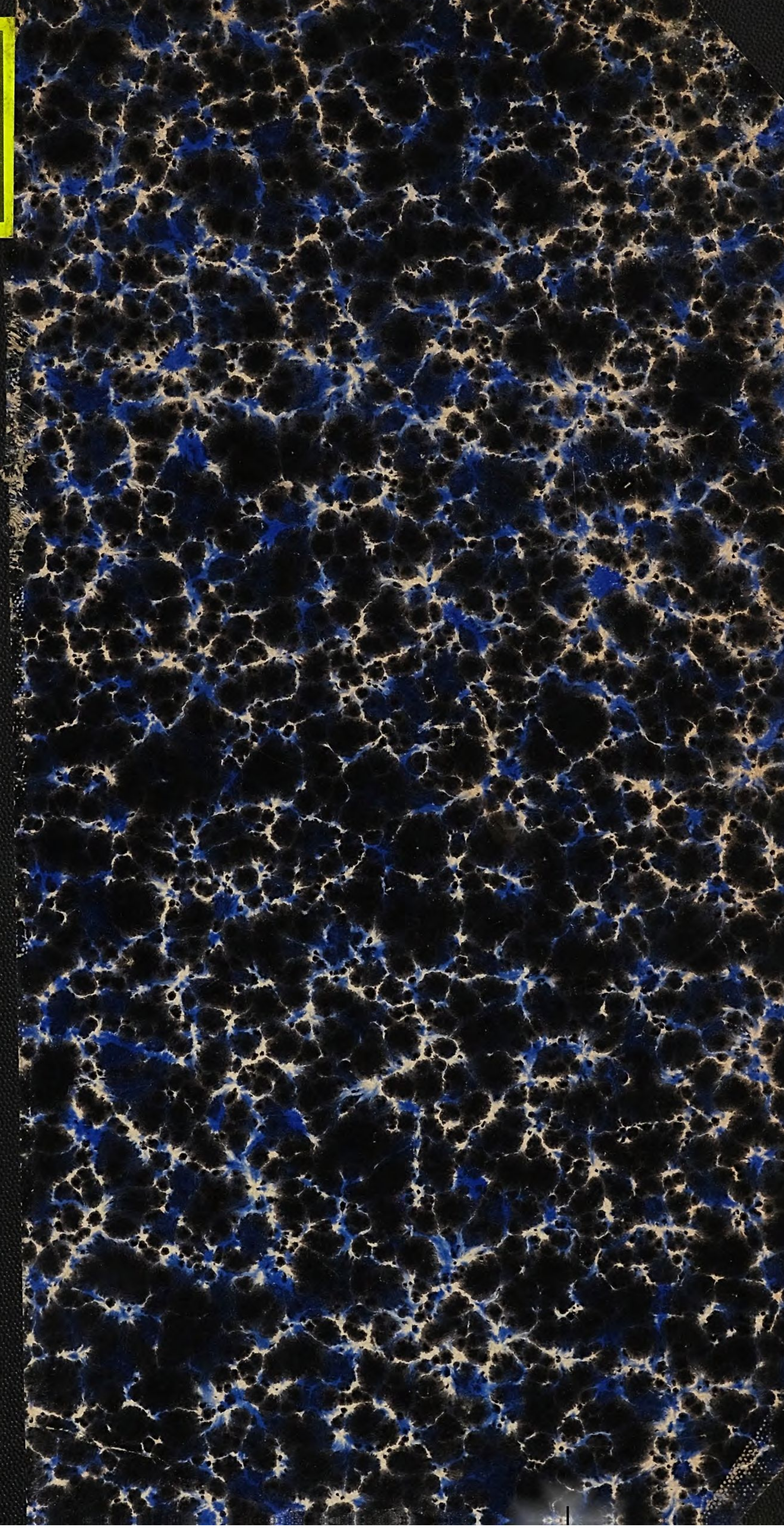


App. mil.

25

σ



Burckart

App. Mil.

25 0

Bayerische Staatsbibliothek



<36646828310015



Das Rad
im Dienste
 der Wehrkraft.

Von

Julius Burekart

Hauptmann und Batteriechef im königl. bayer. 3. Feld-Artillerie-
Regiment „Königin-Mutter“,
Leiter der Militär-Radfahrkurse des königl. bayer. I. Armee-
Corps seit 1895.



MÜNCHEN.
1897.



NATIONALE VERLAGSANSTALT
BUCH- UND KUNSTDRUCKEREI, ACT.-GES., MÜNCHEN
HOFSTATT 5/6.



Vorwort.

VERGANGENEN Winter richtete der Academische Verlag dahier an mich die Aufforderung, für das in Vorbereitung begriffene Prachtwerk «DER RADFAHRSPORT IN BILD UND WORT» einen Aufsatz über Militär-Radfahren zu schreiben.

Ich entsprach dieser Aufforderung um so lieber, als ich — seit 3 Jahren mit der Leitung der Radfahrkurse des kgl. bayer. I. Armee-Corps betraut — hoffen durfte, in der Lage zu sein, irrige Ansichten über den Gegenstand zu berichtigen, überschwängliche Erwartungen auf das zulässige Mass zurückzuführen.

Dem Charakter des Werkes entsprechend sollte sich der Aufsatz darauf beschränken, nur das dem grossen Publikum Wissenswerte zu bringen. Es zeigte sich jedoch im Verlaufe der Bearbeitung, dass es, um verständlich zu bleiben, unerlässlich war, da und dort auf militärische Einzelheiten näher einzugehen.

Ohne seine Verständlichkeit für weitere Kreise aufgeben zu wollen, wendet sich der Aufsatz daher auch an den militärischen Leser.

Dies war der Grund, dass der Verleger beschloss, die Studie auch als Separat-Ausgabe — und zwar in erweiterter Gestalt — erscheinen zu lassen.

MÜNCHEN, Juli 1897.

Der Verfasser.

Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
1. Einleitung	5
Entwicklung des Radfahrwesens bis 1894	
in Frankreich	8
in England	11
in Italien	13
in Russland	13
in den kleineren Staaten (Schweiz, Holland, Norwegen)	14
in den aussereuropäischen Staaten	15
in Deutschland und Oesterreich	17
2. Entwicklung des Militär-Radfahrwesens	
vom Jahre 1894 an	
in Frankreich	18
in Oesterreich-Ungarn	23
im Deutschen Reiche	31
Die bayerischen Versuche (1000 Kilometer-Fahrt — Die Kurse 1895 und 1896)	33
3. Erfahrungen und Folgerungen	47
Der Militär-Radfahrer	47
Das Militär-Fahrrad	51
Mehrsitzer	57
Räder-Verkoppelung	58
Kleidung, Ausrüstung und Bewaffnung des Militär-Radfahrers	59
Verwendung der Militär-Radfahrer	60
4. Die Radfahrtruppe der Zukunft	61

1. Einleitung.

DIE Kriegsgeschichte lehrt uns, dass jeder grössere Aufschwung in der Kultur der Völker, jeder bedeutende Fortschritt in der Technik und dem Verkehrswesen auch eine höhere Entwicklungsstufe der Kampfmittel und damit eine Erweiterung und Umgestaltung der Kriegsführung zur Folge hatte. Wenn wir dieser Thatsache im einzelnen nachforschen, so treffen wir auf eine ganz charakteristische Erscheinung, die darin besteht, dass die Heeresleitungen der Frage nach Neuerungen fast stets mit einem gewissen Widerstreben und Misstrauen näher treten. Seit es eine «Militär-Litteratur» giebt, war es meist diese, die — oft Jahrzehnte voraus — auf notwendige Neuerungen, Verbesserungen und Erweiterungen der Kampfmittel hinwies und hieraus die Konsequenzen für den Krieg theoretisch ableitete.

Betrachten wir in dieser Hinsicht die Eisenbahnen. Schon Mitte der 30er Jahre wies Moltke, damals noch junger Generalstabsoffizier, in einer kleinen Schrift auf die Bedeutung der Eisenbahnen für militärische Zwecke hin. Die gegenteilige Ansicht, die hierüber noch nach Jahren in der Armee und wohl auch in den leitenden Kreisen herrschte, findet ihren Ausdruck in einem Aufsatz der «Militär-Litteratur-Zeitung»: «Es stellt sich immer mehr heraus, dass man die Eisenbahnen unter Umständen zu militärischen Zwecken zwar wird brauchen können, dass sie aber im wesentlichen auf die Kriegsführung von nur geringem Einflusse bleiben werden. Sie sind einmal friedlicher Natur.» Und nun Welch plötzlicher Aufschwung

in den 60er Jahren, welche gewaltige Thätigkeit der Bahnen im deutsch-französischen Kriege! Und erst welche Ansprüche an sie in einem zukünftigen! Die Eisenbahnen stellen heute ein Kriegsmittel von weittragendster Bedeutung dar; sie sind von einschneidender Wirkung auf die Entschlüsse der obersten Heeresleitung und ohne sie ist eine Beförderung der heutigen Millionenheere und deren Unterhalt überhaupt nicht möglich. Aus dem für die Kriegsführung «wenig einflussreichen» Beförderungsmittel «friedlicher Natur» ist eine gewaltige und unentbehrliche Specialwaffe der modernen Kriegskunst geworden.

Auch dem Fahrrad war es nicht beschieden, in dieser Beziehung eine Ausnahme zu machen. Es liegt mir ferne, hieraus den Schluss ziehen zu wollen, dass das Fahrrad jemals einen derartigen Einfluss auf die Kriegsführung gewinnen könnte, wie er heutzutage den Eisenbahnen zugesprochen werden muss; aber immerhin halte ich das Fahrrad für berufen, in der zukünftigen Entwicklung der kriegerischen Handlungen eine Rolle zu spielen, der gegenüber die bis jetzt bethätigte «offizielle» Militär-Radfahrerverwendung relativ denselben Abstand aufweisen dürfte, wie etwa die militärische Ausnützung der Eisenbahnen in den 40er Jahren gegenüber jener unserer Tage.

Die heutige «offizielle» Radfahrerverwendung in den einzelnen Armeen erhebt sich nicht über das Stadium mehr oder minder primitiver Versuche. Es wird daher zu untersuchen sein, wo die Grenzen der militärischen Verwendbarkeit des Fahrrades liegen, inwieweit sich hierdurch die verschiedenen Gebiete der kriegerischen Thätigkeit erweitern und günstig beeinflussen lassen, was für Mittel zur Erreichung dieses Zweckes anzuwenden, welche Wege hierzu einzuschlagen und wie Versuche überhaupt anzulegen sind. Hierin dürfte die Hauptaufgabe aller theoretischen Betrachtungen bestehen.

Wenn wir nun Umschau halten, was die Theorie in dieser Hinsicht bisher geleistet hat, so finden wir unter der Masse des Gebotenen nur wenig Rühmendes. Die sich mit der Frage immer mehr beschäftigende Tages- und Sportpresse, voran die französische, steht einerseits noch zu sehr unter dem Banne des augenblicklich die Welt beherrschenden Fahrrad-Paroxysmus, anderseits dürfte sie aber — mit geringen Ausnahmen — überhaupt nicht in der Lage sein, sich die Verhältnisse des Krieges stets klar vor Augen zu führen. Die Berichte, die nun gar über amerikanisches Militär-Radfahrwesen zu uns herüberdringen, scheinen grösstenteils der Feder eines Jules Verne zu entstammen. Es liegt auf der Hand, dass derartige Uebertreibungen in massgebenden Kreisen sowohl, wie in der Militär-Litteratur nur Lächeln oder Widerspruch hervorrufen und daher der Sache mehr schaden als nützen.

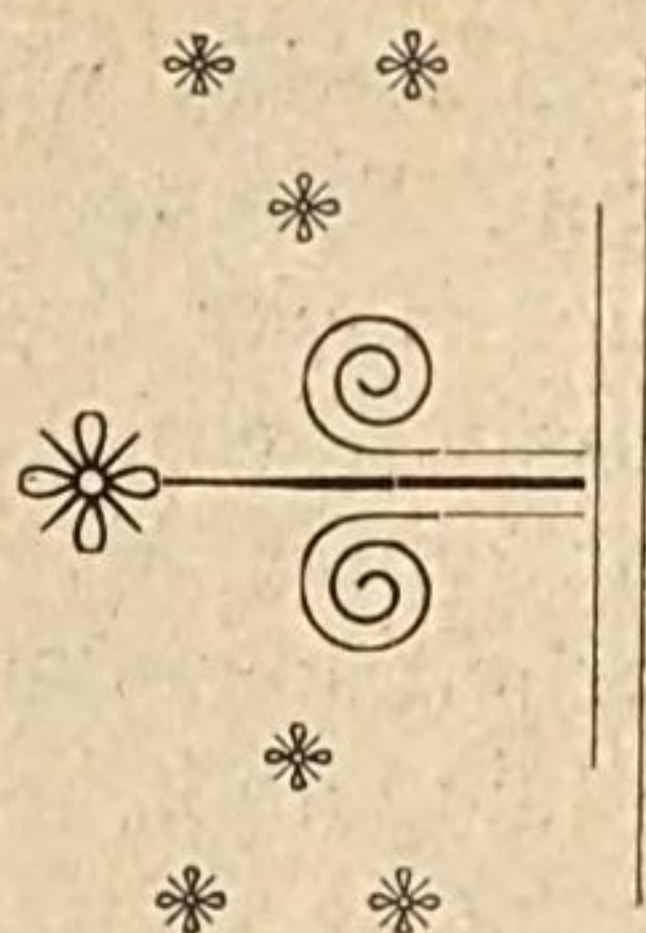
Aus der Flut jener Litteraturerzeugnisse ragen die Arbeiten dreier Offiziere hervor und zwar des preussischen Premierlieutenants Gerhard Freiherr von Puttkamer*), des österreichischen Lieutenants d. R. Franz Smutny**) und des italienischen Lieutenants Natali Luigi***). Diese Offiziere hatten nicht nur das Bestreben, der Sache in objektiver Weise nahezutreten, sondern waren auch imstande, ihre Ansichten durch praktische, ihrer eigenen Initiative zu dankende Truppen-

*) Gerhard Freiherr von Puttkamer, Das Militär-Fahrrad, Leipzig 1895.

Von demselben: Fahrschule für Militär-Radfahrer, Leipzig 1896.

**) Franz Smutny, Anleitung zur Behandlung des Fahrrades und dessen praktische Verwendung, insbesondere für militärische Zwecke. Graz 1896.

***) Natali Luigi, la questione Ciclo militare, Roma 1895.



Das bayerische Radfahr-Detachement 1896.

versuche, sowie durch persönliche Erfahrungen zu begründen.*)

Ehe wir uns nun der Betrachtung der uns hauptsächlich interessierenden Radfahrerverwendung in der deutschen, österreichisch-ungarischen und französischen Armee während der letzten Jahre zuwenden, erscheint es zum besseren Verständnis unerlässlich, auf die ersten Anfänge und bescheidenen Versuche, das Fahrrad in den verschiedenen Heeren einzubürgern, einen flüchtigen Blick zu werfen.

Frankreich.

Wenden wir uns zunächst zu Frankreich. Die erste uns bekannte kriegerische Verwendung des

*) Wer sich noch eingehender unterrichten will, dem seien besonders die nachstehend aufgeführten Schriften empfohlen, denen zum Teil auch die folgenden Angaben über das Radfahrwesen in den fremden Armeen entnommen sind:

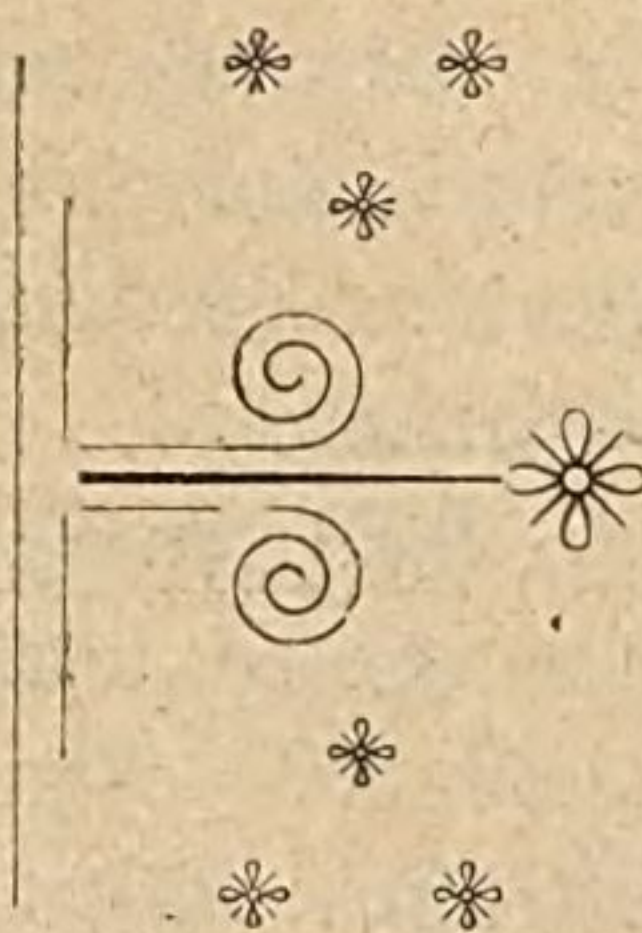
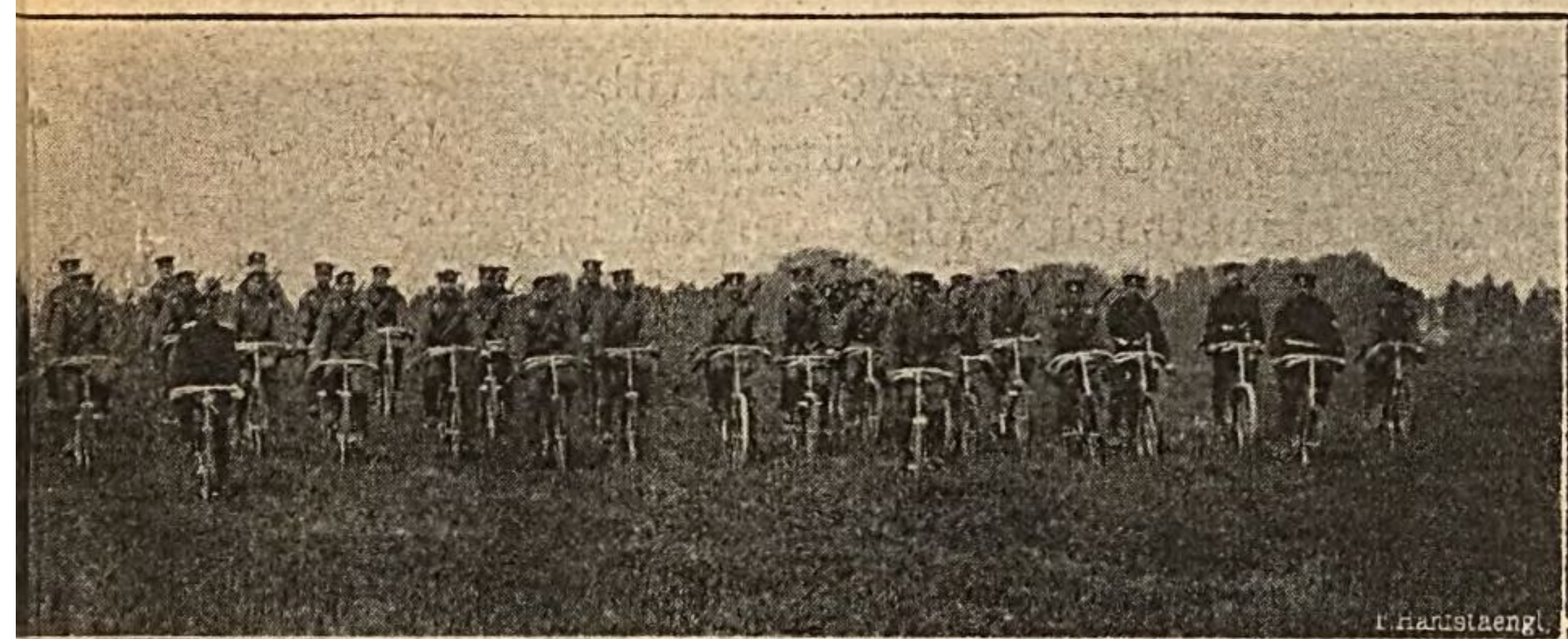
Stadelmann, Das Zweirad, Berlin 1891 — bereits veraltet!

Graf zu Rantzau, Zur Organisation des Militär-Radfahrwesens, Berlin 1894.

Freiherr von Puttkamer (Bruder des obgenannten), Das Radfahren, Berlin 1894.

Stavenhagen, Verkehrs-Mittel, Abschnitt XV. Berlin 1896.

Palouque, Etude sur la bicyclette, Paris 1896.



ch Momentaufnahmen von M. Stuffer in München.

Zweirades fand 1871 in dem belagerten Belfort statt. Es mögen vielleicht noch jene alten Holzräder-Vehikel nach dem System Michaux gewesen sein, die damals berufen waren, die fehlenden Pferde zu ersetzen und es steht wohl ausser Zweifel, dass ihre Verwendung auf den schneebedeckten, von den deutschen Granaten aufgewühlten Strassen nicht dazu angethan war, der Militär-Velocipedie eine geachtete Stellung unter den damaligen Kampfmitteln zu erobern.

Dass während der Belagerung von Paris ein Pariser den Plan ausheckte, ein Corps von 10,000 Radfahrern nach Berlin zu entsenden, verdient wohl als historisches Kuriosum der Erwähnung.

1878 empfiehlt Oberst Denis, damals Lehrer der Kriegsgeschichte in Saint-Cyr, den Gebrauch von Militär-Radfahrern und zwar auf Grund der Verwendung solcher bei den italienischen Manövern 1874. Die ersten eigentlichen Versuche in Frankreich datieren aus dem Jahre 1886, wo bei den Manövern des 18. Corps acht Radfahrer als Ordonnanzen des Corpsstabes Verwendung fanden.

Diese Versuche wurden 1887 beim 9. und 17., 1888 beim 3. und 16. Corps in erweitertem Massstabe wiederholt und führten zu einer kriegsministeriellen Verfügung vom 8. Mai 1889, wonach jedem

Infanterie-Regimente 4 Radfahrer aus der Reserve oder der Territorialarmee zu Manöverzwecken überwiesen wurden. Die Mannschaften benützten ihre eigenen Räder, in der Hauptsache also vermutlich Hochräder.

Ihre offizielle Weihe erhielt die französische Militär-Velocipedie jedoch erst mit dem Erscheinen des provisorischen Reglements vom 2. April 1892. Dieses bestimmt, dass die Radfahrer im Manöver und Felde der Reserve und Territorialarmee zu entnehmen sind und ihre eigenen Maschinen — jedoch nur Niederäder — mitzubringen haben.

Der Staat liefert zwar an die Truppenteile eine Anzahl Räder, aus den Artillerie-Werkstätten von Puteaux, doch sollen jene nur zur Weiterausbildung von Mannschaften, die schon vor ihrem Diensteintritt des Radfahrens kundig waren, ferner zur Ausbildung von Offizieren als Radfahrer dienen. Hiermit ist der weitere Zweck verbunden, im Offiziercorps die Lust und den Geschmack am Radfahren zu fördern und etwaige Vorurteile zu zerstreuen. Das Reglement bestimmt ferner die genaue Anzahl Radfahrer, die im Ernstfalle den Stäben und Truppenteilen zuzuweisen sind; hieraus ergibt sich die erforderliche Summe von rund 5000 Radfahrern für die ganze mobile Armee.

Die Radfahrer-Verwendung im Felde wird insofern erweitert, als jene nicht mehr allein als Ordonnanzen, sondern unter Umständen als Aufklärer, also an Stelle des Reiters, ja sogar in kleinen Trupps als Kämpfer dienen können. Auf die Vorteile ihrer Verwendung im kleinen Kriege, namentlich aber im Festungskriege wird besonders hingewiesen. Endlich bestimmt das Reglement Anzug und Ausrüstung des Radfahrers.

Als besonderer Förderer des Radfahrens in der Armee gilt der als Reiterführer berühmte General Gallifet. Dagegen steht der Kommandeur des V. Corps,

General Boussenard, dem Radfahren als unversöhnlicher Feind gegenüber. Es ist charakteristisch für die Verhältnisse in der französischen Armee, dass selbst nach Erscheinen des Reglements, also eines kriegsministeriellen Erlasses, worin das Radfahren der Offiziere gewünscht und begünstigt wird, ein General — Boussenard — den Offizieren seines Corps das Radfahren verbieten konnte.

Dagegen verdient eine Erscheinung hier hervorgehoben zu werden, die das einmütige Interesse der französischen Nation für alle ihre Armee betreffenden Fragen und hiermit ihren Patriotismus aufs neue dokumentiert, nämlich die Bemühungen der französischen Radfahrer-Union (l'U. V. F.), der Armee schon militärisch vorbereitete Radfahrer zu liefern und diese für den Mobilmachungsfall auf der Höhe ihrer Ausbildung zu erhalten. Schon 1891 erschien zu diesem Zwecke für die Mitglieder ein Taschenbuch*), das nicht nur sehr beherzigenswerte Ratschläge in Bezug auf das Radfahren selbst, die Behandlung der Maschine vor, während und nach der Fahrt, sondern auch vorzügliche Weisungen für den Ordonnanzdienst, für Erkundungen, Kartenlesen, Armeeorganisation und dergleichen enthält.**)

England.

In England, der Heimat alles Sports, hat sich das von einem Deutschen erfundene, von einem Franzosen mit Pedalen versehene Fahrrad bekanntlich zu allererst begeisterte Anhänger erworben. Die eng-

*) Aide-mémoire du velocipédiste militaire aux manoeuvres et en Campagne par un membre de l'Union Velocipédique de France, Paris 1891.

***) Gegenwärtig ist man sogar daran, praktische Uebungskurse für die Mitglieder der franz. Radfahrer-Union nach Art der Uebungen der englischen Freiwilligen Corps unter Leitung von aktiven Offizieren einzurichten.

lische Heeresmacht besteht nun nahezu zur Hälfte aus Freiwilligen-Corps. Es war daher naheliegend, dass von diesen «Volunteers», deren militärische Thätigkeit doch mehr nach der sportlichen als soldatischen Seite hinneigen dürfte, das Fahrrad schon frühzeitig zu militärischen Uebungen benutzt wurde und hierauf auch in dem stehenden Heere Aufnahme fand. Schon 1885 wurde die erste Radfahrer-Abteilung, bestehend aus 10 Offizieren, 98 Freiwilligen als geschlossene Truppe gebildet. 1890 erscheint ein Felddienst-Reglement mit Bestimmungen für das taktische Auftreten von Radfahrer-Abteilungen und bald darauf verfügt jedes Freiwilligen-Bataillon über eine Sektion von 24 Radfahrern, so dass schon bis zum Jahre 1894 die englische Armee die stattliche Summe von 3000 Radfahrern aufweist.*)

Oberst Stracey (der Horse guards) war der erste, der sich theoretisch mit der Radfahrerverwendung im Kriege beschäftigte, dagegen Oberst Savile der erste, der die eigentliche Organisation des Radfahrerwesens in Angriff nahm. Als begeisterte Anhänger werden ausserdem General Wood und der Oberbefehlshaber der gesamten britischen Streitmacht, Lord Wolseley, genannt.

Es mag noch erwähnt werden, dass die Schottischen Freiwilligen-Bataillone die Errichtung von Radfahrersektionen abgelehnt haben und zwar wegen der «Kostümfrage». Nichts vermag den Schottländer zu einem Verzicht auf seine Nationaltracht mit dem bekannten frauenschürzenartigen «Kilt» zu bewegen. In dieser jedoch das Rad zu besteigen, scheinen «ästhetische Rücksichten» zu verbieten.

Da England dank seiner geographischen Lage einen Landkrieg nicht zu fürchten hat, also eigentlich

*) Diese Zahl ist bis jetzt auf 5000 angewachsen und soll noch auf 20,000 erhöht werden.

nur in Verfolgung seiner Kolonialpolitik in die Lage kommt, zu Land fechten zu müssen, ist es nahelegend, dass die ganze Entwicklung seines Heerwesens und hiermit auch seiner Militär-Velocipedie ein eigenümliches Gepräge aufweist, das eine Parallele mit unseren Verhältnissen nur bedingungsweise gestattet.

Italien.

Italien soll schon vor dem Jahre 1870 Radfahrer zu Ordonnanzdiensten verwendet haben. Organisiert wurde dieser Dienst im Jahre 1886, wo jedes Regiment drei Radfahrer und von den Artillerie-Werkstätten zu Pavia gelieferte Maschinen erhielt. Hier trat besonders Oberstlieutenant Massaglia für Radfahrerverwendung in die Schranken. Schon 1892 schlägt er vor, den Kavalleriedivisionen Infanteriekompagnien in der Stärke von 200 Mann zu Rade beizugeben.

Des ferneren sind die eingangs erwähnten Studien des Lieutenants Natali über Radfahrerverwendung und Radfahrer-Detachements von hohem Wert und Originalität.

Russland.

Auch Russland hat seit 1891 jedem Infanterieregiment 8, jedem Jägerbataillon und Kavallerieregiment 4 Radfahrer zugeteilt. In jedem Regiment sollen mindestens 2 Offiziere des Radfahrens kundig sein. Um die Offiziere zur Beschaffung eigener Räder zu ermuntern, ist ihnen eine Beihilfe von 3 Rubeln 60 Kopeken (!) in Aussicht gestellt. Leider fehlen bis jetzt «statistische» Nachweise über den Erfolg dieser Massregel.*)

*) Neuerdings sollen versuchsweise Hauptleute der Infanterie mit Fahrrädern ausgerüstet worden sein. Ferner schwebt zur Zeit ein Truppenversuch mit Schlitten-Velocipeden.

Die kleineren Staaten.

Die kleineren Staaten, voran die Schweiz, dann Belgien, Holland, Spanien, Portugal, Dänemark, Norwegen und Schweden, Serbien und Bulgarien haben schon vor 1894 das Fahrrad in ihren Armeen eingebürgert und mit Vorteil bei ihren Manövern verwendet.

Bei dem Pferdemangel der Schweiz ist es erklärlich, dass diese dem Fahrrade schon frühzeitig Beachtung schenkte. Da die Heeresverfassung jedem Wehrpflichtigen vorschreibt, Waffen und Ausrüstung selbst mitzubringen, liess sich diese Verpflichtung ohne Schwierigkeit auch auf das Rad ausdehnen. Der Staat überlässt jedoch seinen Militär-Radfahrern ein brauchbares Fahrrad einheitlichen Musters zum Selbstkostenpreise. Die erste Organisation des Radfahrerwesens datiert vom Jahre 1891. Sie bestimmt 1 Offizier, 3 Unteroffiziere, 12 Fahrer für den Generalstab der Armee, 2 Unteroffiziere, 6 Fahrer für jeden Divisionsstab und 1 Unteroffizier und 3 Fahrer für jeden Landwehrbrigadestab. Ausserdem haben die Fahrer des Bezirks einer Landwehrdivision ein Radfahrer-Detachement für den Etappendienst zu formieren. Als Militär-Radfahrer sollen in erster Linie Leute Verwendung finden, die aus irgend einem Grunde zum Dienste mit der Waffe untauglich sind. (!) Der erste Radfahrer-Kursus fand im Sommer 1892 statt. Es nahmen daran 250 Mann teil; die Leitung hatte Oberst Leupold, dem 5 Generalstabsoffiziere und 10 Infanterie-Offiziere als Instruktoren beigegeben waren. Der Kursus dauerte 3 Wochen und kostete dem Staate (einschliesslich Bekleidung und Ausrüstung) nahezu 70,000 Francs.

Den Zeitungsnachrichten zufolge hat das Radfahrwesen im Schweizer Heere von da an stetig an

Umfang und Bedeutung gewonnen und erfreut sich in der Armee besonderer Beliebtheit.*)

In Holland nehmen die Militär-Radfahrer eine besonders geachtete Stellung ein. Als solche werden nur Mitglieder der holländischen Radfahrer-Union verwendet, die sich dem Kriegsministerium zur Verfügung gestellt haben. Sie bilden eine Art Elite-Corps und haben etwa Lieutenants-Rang.

Es dürfte noch des ersten Versuches in der norwegischen Armee zu gedenken sein. Dorten hat Oberstlieutenant Nyquist bei den Manövern von Gardermoen im Jahre 1890 des Radfahrens kundige Reservisten als Radreiter und zwar ganz nach heutigen Grundsätzen verwendet.

Aussereuropäische Staaten.

Von den aussereuropäischen Staaten sollen vor allem die Vereinigten Staaten Nordamerikas, dann Mexiko, Argentinien, Japan und selbst China**) trotz

*) Demgegenüber kann jedoch ein Urteil in dem Geschäftsbericht des eidgenössischen Militärdepartements bezüglich der Radfahrer des I. Armee-Corps nach dem Truppenzusammenzug vom Jahre 1895 nicht verschwiegen werden. Der betreffende Passus lautet: «Die Radfahrer zeigten sich zum Teil als zu wenig diszipliniert und in der Ausübung ihres Dienstes nicht zuverlässig genug. Die Maschinen erwiesen sich nicht in jeder Beziehung als gut konstruiert und gaben zu vielen Klagen Anlass, so dass man von der Verwendung der Radfahrer zum Meldedienst im Gefecht abkam.» — Ein Privatbrief äussert sich über die Angelegenheit in weniger «amtlicher» Weise folgendermassen: «Dank der Schnelligkeit ihrer Stahlrosse waren unsere Radfahrer meist sehr rasch den Blicken ihrer Obern entschwunden und hatten sich in den Wirtshäusern eingenistet, aus denen sie so leicht nicht wieder herauszubringen waren.»

**) Neueren Nachrichten zufolge sollen jedoch die Chinesen nicht nur das Pulver, den Kompass, den Zopf und die Buchdruckerkunst, sondern auch das Fahrrad schon lange vor uns Europäern gekannt haben. Unter der Dynastie Yao, 2300 Jahre vor Christi Geburt schon, soll das Fahrrad seinen Einzug im himmlischen Reiche gehalten haben und bis vor 100 Jahren

seiner Verachtung europäischer Erfindungen und Fortschritte Radfahrer zu militärischen Zwecken verwenden. Es fällt jedoch schwer, in den uns überkommenen Zeitungsnotizen die Grenzlinie zwischen Dichtung und Wahrheit zu bestimmen. Wenn uns beispielsweise amerikanische Blätter von einer Relaisfahrt ihres «Signal-corps» von San Francisco nach New-York (5600 km) berichten, wobei Geschwindigkeiten von 32 km in der Stunde (!) gefahren wurden, will es uns, namentlich auch im Hinblick auf die topographischen Verhältnisse, denn doch bedünken, dass die Fahrer stellenweise ihr Fahrrad mit dem «sleeping car» eines Pacifique-Trains «verwechselt» haben möchten.

Solch stupenden Leistungen gegenüber bleibt es uns unbegreiflich, wie in den Vereinigten Staaten eine Militär-Radfahrer-Instruktion eingeführt werden konnte, die mit pedantischer Umständlichkeit eine Reihe für die Zwecke des Ernstfalles vollständig wertloser, sich als blosse Spielereien darstellender Radfahrereexercitien nach Kommandos und Signalen vorschreibt.

Wenn nun die im vorstehenden skizzierten Versuche auch noch als mehr oder minder primitive bezeichnet werden müssen, so geben sie doch Zeugnis von der Bedeutung, die man dem Fahrrade als modernem Kriegsmittel in den verschiedenen Armeen schon frühzeitig beimass.

im Gebrauch gewesen sein. Das mit Kettentransmission zum Vorderrade versehene, «der glückliche Drache» genannte Vehikel soll sich jedoch einer derartig zunehmenden Beliebtheit bei den chinesischen Damen erfreut haben, dass ein kaiserlicher Erlass das Radfahren mit der Begründung verbot, es übe einen ungünstigen Einfluss auf die Zunahme der Bevölkerung aus. So soll sich wenigstens der Vizekönig Li-hung-Tschang bei seiner jüngsten europäischen Tournée geäußert haben. Vielleicht war es jedoch nur ein Aprilscherz, den sich der «chinesische Bismarck» einem allzu eifrigen Interviewer gegenüber oder angeregt durch den Anblick manch einer unserer radelnden europäischen Schönen geleistet hat.

Deutschland und Oesterreich.

Demgegenüber sehen wir bis zum Jahre 1894 Deutschland und Oesterreich eine nicht gerade ablehnende, aber doch sehr reservierte Stellung einnehmen. *) Wenn auch mit Beginn der 90er Jahre in den Armeen beider Staaten, hauptsächlich auf Betreiben einzelner Persönlichkeiten oder Truppenteile im Garnisondienste, bei Felddienstübungen und Manövern, bald da, bald dort das ungewohnte Bild eines Radfahrers in Uniform auftauchte, so wurde doch diese Neuerung im allgemeinen mehr geduldet als protegiert. Dass in den Militär-Turnanstalten, in den Kadetten-Corps und Kriegsschulen beider Staaten das Radfahren schon seit einigen Jahren betrieben wurde, ändert nichts an dieser Thatsache.

Die Gründe für diese Erscheinung waren wohl in beiden Heeren ähnlicher Natur. Ich glaube nicht fehlzugreifen, wenn ich den des «unmilitärischen Aussehens» in die erste Reihe stelle. Wenn wir uns die Erscheinung der Radler anfangs der 90er Jahre, das heisst den durch den irrationellen langgestreckten Rahmenbau mit dem zu weit nach hinten liegenden Sattel begünstigten, von vielen im hellen Unverstand als besonders «sportmässig» bezeichneten, outrierten Katzenbuckelsitz in das Gedächtnis zurückrufen, der alsbald dem Spott des Publikums und dem Stift des Karrikaturenzeichners verfiel, wird es uns vollständig erklärlich, dass man vor dem Gedanken zurückschauderte, einen Mann in «des Königs Rock» in ähnlicher Verfassung den Blicken der Oeffentlichkeit preisgegeben zu sehen. Dazu kam, dass eine Reihe

*) «Fidèle à sa méthode d'observation constante et opiniâtre, l'Allemagne est restée jusqu'à présent dans l'expectative» schreibt noch Ende 1893 die «Revue militaire suisse». — In Wien darf sich noch heute kein Offizier in Uniform auf dem Rade blicken lassen.

urteilsloser Litteraturerzeugnisse die zukünftige Entwicklung des Militär-Radfahrwesens als geeignet bezeichnete, die Bedeutung der Kavallerie herabzudrücken, was naturgemäss Opposition bei den Trägern des «Reitergeistes» in der Armee hervorrief. Eine nicht zu unterschätzende Rolle spielte wohl auch die Geldfrage, die Veranlassung war, von kostspieligen Experimenten abzusehen und sich die von andern Nationen angestellten, also auch von diesen bezahlten Versuche nutzbar zu machen. Die Erfahrungen aber, die man bis 1894 in den anderen Armeen machte, waren keineswegs so durchschlagend, dass sie imstande gewesen wären, den festen Damm der oben geschilderten entgegenstehenden Faktoren zu durchbrechen.

2. Entwicklung des Militär-Radfahrwesens vom Jahre 1894 an.

Vom Jahre 1894 an tritt in der Haltung der deutschen und österreichischen massgebenden Stellen eine entschiedene Wendung ein. Das Fahrrad erhält allmählich seinen kurzen, gedrungenen Rahmenbau, die Pneumatiks werden widerstandsfähiger und die Erkenntnis, dass nur das Pneumatikrad zu kriegerischer Verwendung geeignet sei, bricht sich Bahn.

Deutschland und Oesterreich treten nun neben Frankreich in den Vordergrund der Erscheinung. Wenn wir im folgenden auf die Betrachtung des Radfahrwesens der übrigen Staaten verzichten, so geschieht dies deshalb, weil uns dessen Weiterentwicklung im Vergleich zu jenem der vorgenannten Grossstaaten im wesentlichen nichts Neues mehr bietet.

Frankreich.

Ich beginne wieder mit Frankreich. Am 5. April 1895 wurde daselbst das provisorische Radfahr-

Reglement vom Jahre 1892 durch ein definitives ersetzt. Das Reglement stellt vor allem die Forderung einer gleichheitlichen Maschine für die gesamte Armee auf und ermächtigt die Truppenteile, dieses Armeemodell in einer genau festgesetzten Anzahl von den Artilleriewerkstätten in Puteaux zu beschaffen.

Es betont ferner, wie wichtig es für die Kommandostellen sei, sich von der Verwendbarkeit des neuen Fortbewegungsmittels Kenntnis zu verschaffen und wünscht und begünstigt daher das Radfahren der Offiziere in jeder Weise. Es bestimmt die genaue Anzahl Radfahrer für sämtliche Stäbe, für die einzelnen Truppenteile, für die Kolonnen und Trains und die Etappenformationen und setzt die Uniformierung der Radfahrer und die ihre Truppenangehörigkeit kenntlich machenden Abzeichen fest. Die Radfahrer können Unteroffiziere oder Mannschaften sein und werden der Reserve und der Territorialarmee*) entnommen, was jedoch eine Ausbildung aktiver Mannschaften als Radfahrer nicht ausschliesst. Die Bewaffnung besteht in dem Kavallerie-Karabiner M/90.

Die beabsichtigte Verwendung der Radfahrer ist aus den «allgemeinen Grundsätzen» zu ersehen. So sagt:

Art. 1. «Die Militärradfahrer dienen in erster Linie zu Meldezwecken. Sie können ausserdem verwendet werden, teils einzeln, teils in kleinen Gruppen zu Kundschafterdiensten, in besonderen Fällen auch in grösseren Abteilungen als Aufklärungsdetachements und im Parteigängerkriege.»

Art. 4. «Die verschiedenen Fälle, wo Radfahrer im Felde und im Manöver zu Meldezwecken Verwendung finden können, gliedern sich in drei Hauptgruppen: auf dem Marsche, während der Unterkunft (im Quartier und bei den Vorposten) und im Gefechte.»

*) Unserer Landwehr entsprechend.

Art. 8. «Aufklärungsdetachements werden in der Regel von einem radfahrenden Offizier geführt.»

Art. 9. «Radfahrende Offiziere können einzeln ausserdem in vielen Fällen und namentlich im Dienste der Stäbe mit besonders wichtigen Aufträgen betraut werden.»

Art. 11. «Im Kriege sind die Festungskommandanten ermächtigt, einen Radfahrerdienst unter voller Ausnützung der lokalen Hilfsmittel zu organisieren. Das gleiche gilt für die Küstenverteidigung und das ganze System der Etappen.»

Auf eine nähere Ausführung dieser Grundsätze, sowie auf die Details der Organisation einzugehen, verbietet hier der Raum.

In den Manövern des Jahres 1895 sehen wir nun bereits zwei Radfahrerdetachements formiert und zwar das eine beim 6., das andere beim 2. Armeecorps. Das erstere, unter Kommando des Lieutenants Saumade vom 21. Jägerbataillon, bestand aus 25, das letztere, unter Kommando des Kapitäns Gérard vom 87. Inf.-Regt., aus 22 Mann. Beide Detachements waren auf Anregung der genannten Offiziere formiert worden und zwar war das erstere aus Mannschaften verschiedener Regimenter des 6. Corps, das letztere ausschliesslich aus Mannschaften des 87. Inf.-Regts. zusammengesetzt. Die Leute Saumades fuhren eigene Maschinen, jene Gérards das von letzterem konstruierte, zusammenklappbare und alsdann auf dem Rücken tragbare Rad.

Jedenfalls lauteten die offiziellen Berichte über beide Detachements nicht ungünstig, denn ein kriegsministerieller Erlass ordnete alsbald einen weiteren Versuch für die Manöver 1896 an und bestimmte hierzu ein 60 Mann starkes Detachement unter Kapitän Gérards Führung, ausgerüstet mit dessen neuer Maschine. General Aubigny, der kommandierende General des 2. Armeecorps, dem Gérards Truppe

unterstellt war, sagt hierüber in einem Tagesbefehl — Crigny — Sainte — Benoit, 15. Sept. 1896 — nachstehendes:

«Der Versuch mit einem Zuge von 60 Radfahrern unter der geschickten Leitung des Kapitäns Gérard hat den Beweis geliefert, dass eine in gleicher Weise mit Rädern ausgerüstete, ebenso ausgebildete und befehligte Kompagnie schnell gewisse wichtige Aufträge in überraschender Weise zu erfüllen imstande sein wird. Er hat ausserdem die gebieterische und beständige Notwendigkeit für alle Waffen nachgewiesen, unablässig und nach allen freien Seiten hin auf ihrer Hut zu sein.»

Neben diesem offiziellen Versuche mit Gérards Truppe sind noch von 2 Infanterie-Regimentern aus eigenem Antriebe Radfahrerdetachements für Manöverzwecke aufgestellt worden und zwar vom 51. und 67. Inf.-Reg. Ersteres Detachement zählte 25, das letztere 40 Mann. Bei beiden fuhren die Mannschaften eigene Räder.

Des weiteren wird uns von einer bemerkenswerten Erkundung durch Offiziere auf Rädern berichtet. Am 13. September 1896 überbrachten Kapitän Driant und Lieutenant Picard ihrem Divisions-General genaue Nachricht über Stärke und Anmarschrichtung einer 80 Kilometer entfernten gegnerischen Division. Sie legten also hin und zurück mindestens 160 Kilometer zurück, eine Leistung, die keiner Kavallerie-Patrouille zugemutet werden kann.

Bei dem lebhaften Interesse, das die französische Nation ihrer Armee und allen Heereseinrichtungen entgegenbringt, konnte es nicht fehlen, dass die durch eine geschäftige Presse aufgebauchten Manöverleistungen der Radfahrer eine Fülle von Vorschlägen über die zukünftige Ausgestaltung dieses neuen Kriegsmittels zur Folge hatten. Unter diesen verdient jedoch der in der «Revue du Cercle Militaire» ver-

öffentliche, in geistreicher Weise begründete Vorschlag eines ungenannten Verfassers hervorgehoben zu werden, der jedem Armeecorps und jeder Kavallerie-Division eine 200 Mann starke Radfahrerkompagnie zugeteilt wissen will und daher die Aufstellung von 25 solcher Kompagnien fordert.

Im Dezember 1896 brachte nun der Abgeordnete von Antrain, Le Hérissé — ehemaliger Kavallerie-Offizier — in der Deputiertenkammer den Antrag auf Bildung von 25 Radfahrerkompagnien ein und zwar genau in der Weise, wie ihn der eben berührte Artikel der «Revue du Cercle Militaire» ausführt. Es darf hieraus geschlossen werden, dass der ungenannte Verfasser jenes Artikels und Le Hérissé identisch sind und dass die Publikation einerseits als Fühler zu betrachten, anderseits berufen war, für Annahme des Projekts Stimmung zu machen.

Bald darauf brachte auch ein Telegramm, d. d. Paris 10. Februar 1897, den Franzosen freudige Kunde: «Die Armeekommission der Deputiertenkammer genehmigte den Antrag Le Hérissé auf Bildung von 25 Kompagnien radfahrender Kombattanten».

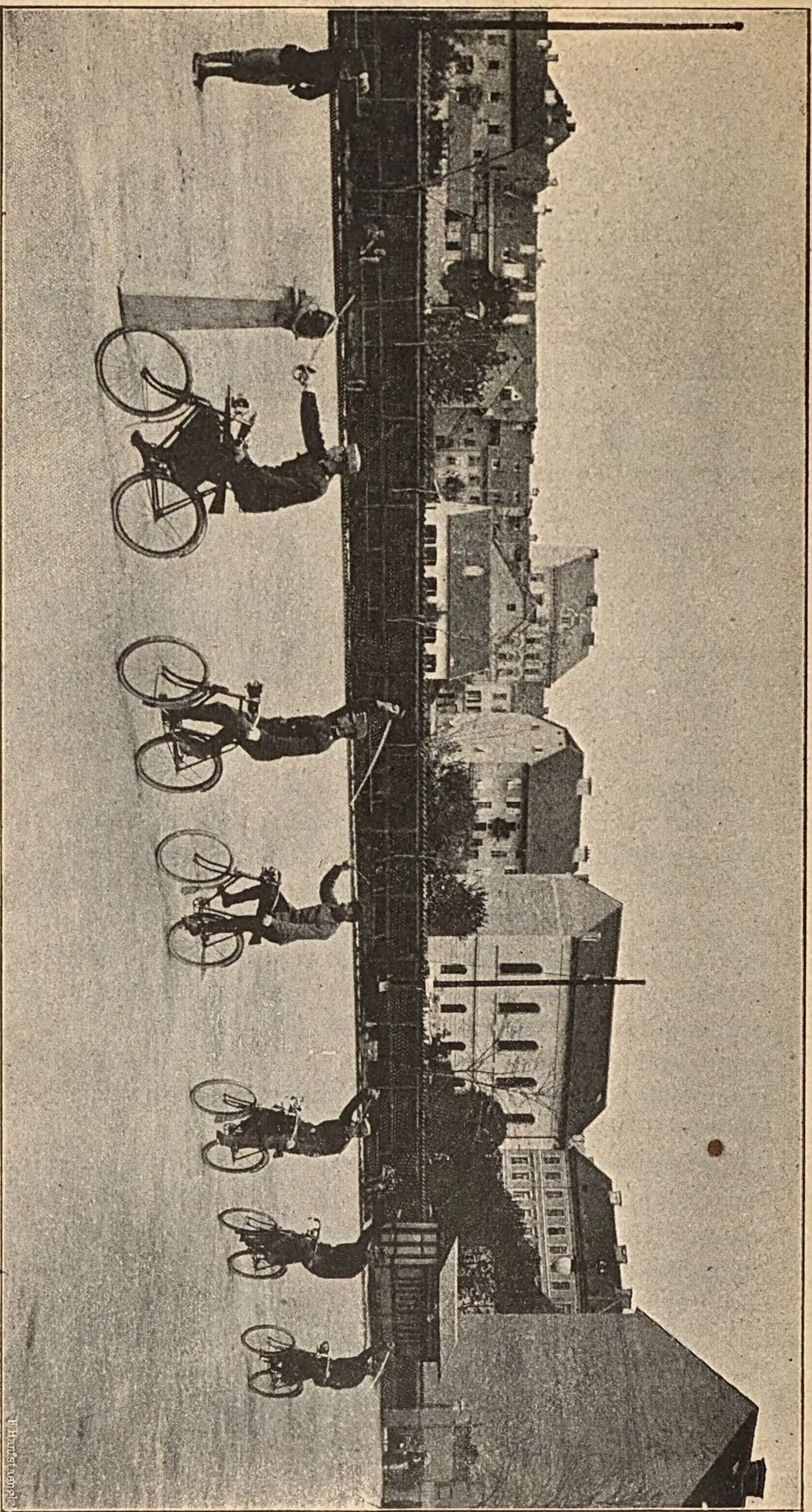
Die Freude wurde jedoch bald gedämpft und verwandelte sich in Entrüstung gegen den Kriegsminister, General Billot, der es für notwendig erklärte, die im Jahre 1896 gemachten Erfahrungen bei den diesjährigen Manövern nochmals zu prüfen, ehe man daran gehen könnte, Hérissés Projekt zu verwirklichen. Jedenfalls stehen aber für dieses Jahr Versuche in grossem Stil in Aussicht.

Auf die Konsequenzen einer Annahme von Hérissés Projekt werde ich in meinen Schlussbetrachtungen näher eingehen und schliesse daher die Schilderung der Entwicklung des französischen Radfahrerwesens bis zum Frühjahr 1897, um mich nunmehr Oesterreich-Ungarn zuzuwenden.

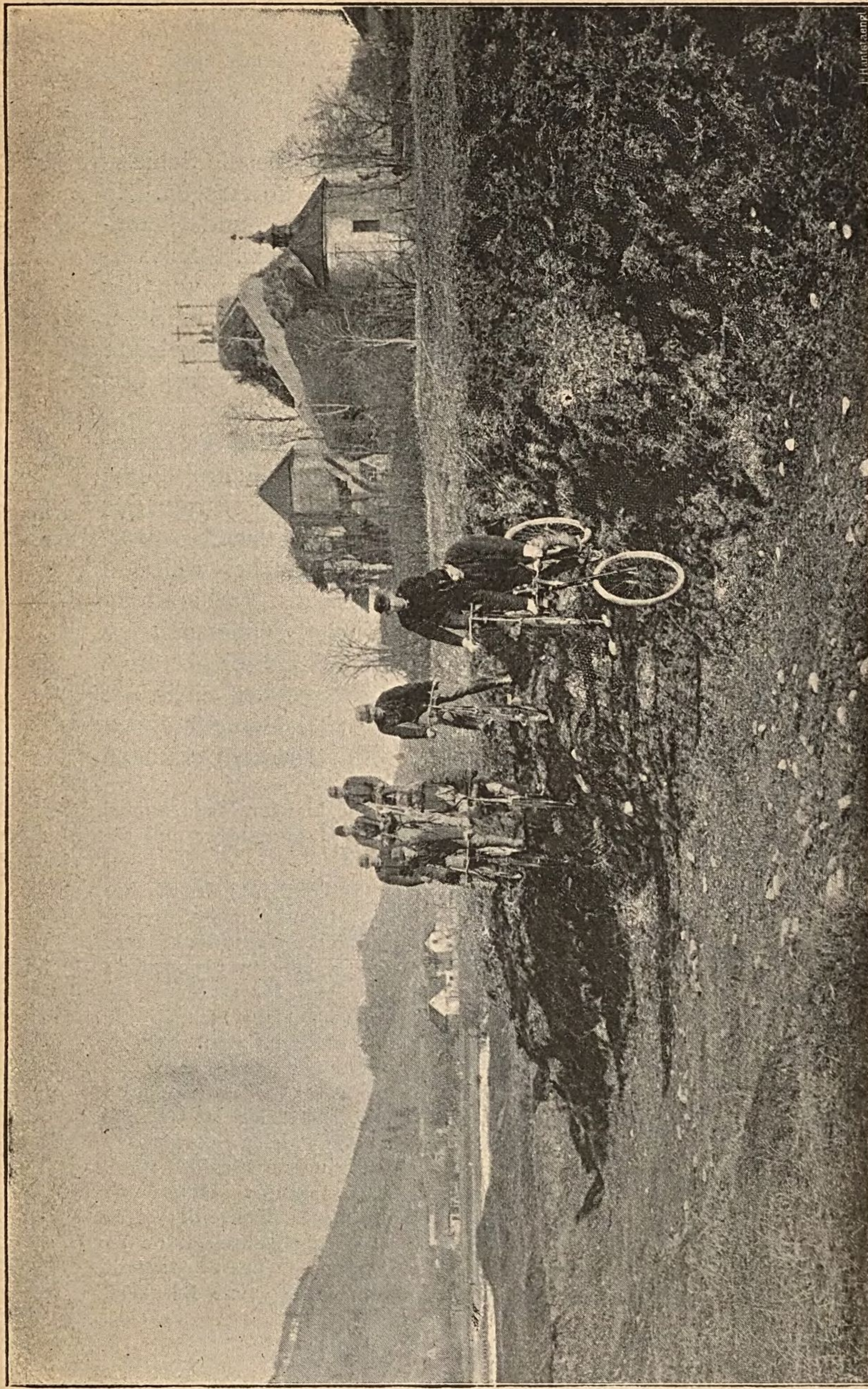
Oesterreich-Ungarn.

Unser Verbündeter liess schon frühzeitig (1885) im Fecht- und Turnlehrerkurs und auf den Militärschulen das Radfahren lehren und verwendete auch seit 1893 waffenübungspflichtige Offiziere und Mannschaften als Radfahrer bei den Manövern. Allein erst das mit 1. Oktober 1896 in Kraft getretene Felddienstreglement sieht eine Verwendung von Radfahrern für gewisse Dienste im Manöver und Felde vor. Ein eigentliches Radfahr-Reglement, sowie eine Organisation des Radfahrwesens existiert in Oesterreich-Ungarn bis heute noch nicht.

Trotz dieser extremsten Zurückhaltung an massgebender Stelle entwickelte sich nun aber vom Winter 1895/96 an in der Metropole Steiermarks auf dem Gebiete des Militär-Radfahrwesens plötzlich das regste Treiben. Dem unermüdlichen Wirken eines passionierten Radfahrers, des durch seine Dienstleistungen als Ordonnanzoffizier auf dem Rade während der Manöver der letzten Jahre bekannt gewordenen Lieutenants d.R. im Inf-Reg. Nr. 47, Franz Smutny in Graz, war es zu danken, dass nicht nur ein Anfang gemacht, sondern dass dieser Anfang auch auf die richtige Basis gestellt wurde. Die Vorstellungen und Ausführungen genannten Offiziers fanden den Beifall und die Zustimmung des kommandierenden Generals des 3. Corps, des Feldzeugmeisters Freiherrn von Rheinländer, auf dessen Befehl im Winter 1895/96 der erste k. u. k. Militär-Radfahrkurs in Graz aufgestellt wurde, der bis in den Sommer 1896 hinein währte. Während man in Oesterreich bisher glaubte, im Bedarfsfalle jederzeit genügend Radfahrer mit eigenen Maschinen aus dem Lande zu gewinnen, hatte der Grazer Kurs in erster Linie den Zweck, aus dem aktiven Stand tüchtige Militär-Radfahrer heranzubilden. Mit der Leitung des Unterrichtes war Lieutenant Smutny betraut worden;



Der Grazer Kurs. — Schulfahren.



Der Grazer Kurs. — Fahren im Gelände.

die übrige militärische, theoretische, sowie die Schiess-Ausbildung war einem aktiven Offizier übertragen. Zu dem Kurse wurden 28 Unteroffiziere und Mannschaften als Frequentanten kommandiert. Es verdient hier hervorgehoben zu werden, dass von der k. u. k. priv. österreichischen Waffenfabrik in Steyr aus ihren Swift-Fahrradwerken 20 eigens gebaute Militärfahrräder dem Kurse unentgeltlich zur Verfügung gestellt wurden.*)"

Der Unterricht zerfiel in zwei Teile, den theoretischen und den praktischen. Die Fahrübungen begannen mit dem Schulfahren. Hierbei wurde das nahe aneinander Vorüberfahren, ferner das Revolver-schiessen und der Gebrauch des Fechtsäbels während der Fahrt geübt. Das Schulfahren als Vorbereitung für das Fahren im Gelände wurde schliesslich zu solcher Virtuosität gesteigert, dass die Fahrer imstande waren, der Länge nach über die Sprossen einer auf den Boden gelegten Leiter, ferner über kleine Treppen hinauf und herunter zu fahren.***) Diesen Uebungen

*) An diesen Maschinen waren alle blanken Teile dunkel brüniert; sie hatten ferner Bajonett- und Gewehrträger und besonders hochgestellte Tretkurbellager.

**) Ich habe mich bei einer Besichtigung des Grazer Detachements persönlich von der ausserordentlichen Fahrsicherheit und Gewandtheit der Mannschaften überzeugt und die Früchte dieser Art «Schulfahren» im Gelände zu bewundern Gelegenheit gehabt. Jedem Einsichtigen ist es klar, dass der Radfahrer im Felde den Gegner vom Rade aus weder mit der Schusswaffe bekämpfen, noch mit gezogenem Säbel attackieren wird, dass er weder in die Lage kommen wird, Leitern noch Treppen zu befahren, dass eben alle diese Uebungen ausschliesslich Mittel zum Zwecke einer hochgesteigerten Fahrsicherheit im Gelände sind. — Demungeachtet leistete sich die Pariser Sportzeitung «Vélo» folgende mit billigen Witzen aufgeputzte Expektoration, die ich zur Erheiterung meiner Leser anführe: «Il semble qu'en Autriche les chefs aient sur le cyclisme militaire des idées bien erronées. A l'instar d'une de nos écoles militaires, on ne voit en Autriche, dans la nouvelle arme, que vitesses, records et acrobaties. Tout récemment encore, le capitaine Burckart,

schlossen sich jene im koupierten Terrain an. Hier wurde das Fahren auf schmalen Fusspfaden, längs Wiesen, Acker- und Waldrändern, über Steingeröll und Baumstämme, durch Strassengraben, über Ravins herab und dergleichen geübt. Die sich hieran reihenden taktischen Uebungen bezweckten Geschicklichkeit im Aufklärungsdienste, in der Aufstellung von Relais, Besetzung von Defilées, Verbindung vorgeschobener Posten untereinander u. s. w. Dass die Fahrer in der genauen Kenntniss der Maschinen, deren Behandlung vor, während und nach der Fahrt, sowie der Behebung kleinerer Beschädigungen der Räder wohl geübt waren, versteht sich von selbst.

Mit einem derartig ausgebildeten Kurse und mit Maschinen*), die die vorgeschilderten Uebungen «aushielten», konnte man getrost dem beabsichtigten ersten Debut im Manöver entgegensehen, ohne ein Fiasko befürchten zu müssen. Durch kriegsministeriellen Erlass war die Anordnung getroffen, den Grazer Kurs bei den Herbstmanövern an der ungarisch-stei-

Munich, commandant des détachements cyclistes de Bavière, s'est rendu à Graz (Autriche), pour assister aux exercices des groupes cyclistes de Graz. Le capitaine a été ravi de ce qu'il avait vu. Le numéro à sensation était une course générale du peloton sur un escalier, en montant et en descendant. Les clowns . . . pardon, les cyclistes militaires de Graz ont, dans la perfection, exécuté ce tour de force périlleux qui a tant de succès aux Folies — Bergère de Paris. Il est à souhaiter que jamais chez nous, en France, on n'aiguille le cyclisme militaire sur une pareille voie! Des équilibristes ou des recordmen, on n'en a pas besoin sur les champs de bataille! On ne doit demander au cycliste combattant que de la vigueur, du sang-froid, du courage, et cette qualité si rare: «être un bon tireur». Tout le reste, c'est de la blague.»

*) Ich erinnere hier noch einmal an die hohen Tretkurbellager. Nur mit Maschinen, die das Tretkurbellager höher als gewöhnlich angeordnet haben, kann man, wie geschildert, im Gelände fahren. Wir werden später sehen, dass an dem französischen Gérard-Rade gerade das Gegenteil der Fall ist.

rischen Grenze als Radfahrdetachment in vollständig kriegsmässiger Ausrüstung und Bewaffnung zu verwenden. Letztere bestand aus dem Kavallerie-Karabiner und dem Infanterie-Seitengewehr. Für die Manöver war die Führung des Detachements dem Oberlieutenant Leber des 31. Feldjäger-Bataillons übertragen.

Die Operationen begannen am 21. August und endigten mit den grossen Kaiser-Manövern*) zwischen Mura—Szerdahely und Csakathurn am 23. September. Ich muss mich an dieser Stelle darauf beschränken, in Kürze mitzuteilen, welcher Art die Verwendung des Detachements war, ohne auf die Einzelheiten näher eingehen zu können.

Die dem Detachment zufallenden Aufgaben waren chronologisch aufgezählt folgende: Besetzung eines wichtigen Bahnübergangs, Alarmirung eines feindlichen Kantonnements, Seitendeckung eines vormarschierenden Kavallerie-Regimentes, Brückenbesetzung zum Schutz der Flanke einer Artilleriestellung, Besetzung einer weit vorwärts gelegenen Ortschaft, Besetzung und Verteidigung eines Defilées im Verein mit Kavallerie, Rekognoszierungen, Streifpatrouillen und Relais. Für die Schlussmanöver war das Detachment durchweg dem 8. Husaren-Regimente für Aufklärungszwecke und Besetzung wichtiger Punkte zugeteilt. «Die Reichswehr» schliesst einen eingehenden Bericht über die Verwendung des Detachements mit den Worten: «Es ist der Beweis vollkommen gelungen, dass im Felde ein Detachment gut ausgebildeter Radfahrer viel bedeutendere Dienste, als man bisher geglaubt, zu leisten imstande ist.»

Es verdient noch hervorgehoben zu werden, dass den Berichten zufolge während der fünfwöchentlichen

*) Durch gütige Vermittlung des Lieutenants Smutny bin ich in den Besitz einer Abschrift des die Manöver-Verwendung des Detachements schildernden dienstlichen Berichtes und der Manöverkarten gelangt.

Manöver die Maschinen nicht weniger als 2400 bis 2800 Kilometer zurückgelegt und sich vortrefflich gehalten haben. Insbesondere hat keiner der noch vor kurzem von gewisser Seite für militärische Zwecke als vollkommen unbrauchbar erklärten «pneumatischen» Reifen einen ernstlichen Schaden erlitten.

Das Detachement war auch mit 3 Stück «zusammenlegbarer» Räder verschiedener Herkunft ausgerüstet. Diese Räder sollen sich jedoch — auch bei Gelegenheiten, wo ein Fussmarsch nicht zu vermeiden war, wie z. B. Durchstreifung eines Waldes, Erklimmen einer mit Unterholz bewachsenen Bergkuppe — nicht bewährt haben. Die damit beteiligten Leute leisteten dem Befehle des Zusammenlegens nur ungern Folge, da sie, abgesehen von der unbequemen und hindernden Tragweise, trotz aller Bemühung immer als die Letzten am Ziele ankamen und auch nicht in einem einzigen Falle von der Zusammenlegbarkeit ihrer Räder einen Vorteil hatten.

Wenn nun auch das Detachement die ihm gestellten Aufgaben in befriedigendster Weise und zur Beschämung aller Skeptiker löste, so möchte ich doch die Art der Verwendung des Detachements im allgemeinen als keine glückliche bezeichnen. Statt im Verbande mit kleinen Kavalleriekörpern, mit Avantgarden, Seitendeckungen und dergl. hätte das Detachement in der Hand des Armeekommandanten und zu Zwecken verwendet, die über die Leistungsgrenze der Kavallerie hinausgingen, wahrscheinlich in ganz anderer Weise die Leistungsfähigkeit einer tüchtigen Radfahrertruppe veranschaulichen können. Wahrscheinlich war der Umstand, dass das Detachement nur aus 20—25 Mann bestand, die Ursache, hiervon abzustehen. Dieser Grund erscheint jedoch nicht stichhaltig; man konnte ja das Detachement als markierte Truppe behandeln und es — in gewissen Grenzen — beliebig stark annehmen, nachdem es

wohl keinem Zweifel unterliegt, dass beispielsweise 100 ausgebildete Radfahrer in Bezug auf Marschgeschwindigkeit und Marschdauer dasselbe leisten werden, wie 20.*)

Ausser der Verwendung des Grazer Detachements wurden bei den 1896er Manövern in Oesterreich-Ungarn noch 2 Kategorien Einzelfahrer verwendet, und zwar erstens Radfahrer, die auf die verschiedenen Truppenkörper verteilt und mit ihren eigenen Maschinen versehen waren, deren sie sich gegen eine tägliche Entschädigung bedienten und zweitens solche, die in der Turn- und Fechtschule zu Wiener-Neustadt ausgebildet und zur Ueberbringung von Befehlen und Depeschen der Oberleitung der Manöver zugeteilt waren.

Der beste Beweis für die Brauchbarkeit und vorzügliche Ausbildung des Grazer Detachements dürfte wohl darin zu erblicken sein, dass für 1897 eine Neu-Aktivierung des Militär-Radfahrkurses beschlossen wurde. Der Kursus ist in zwei zweimonatliche Perioden mit je 30 Frequentanten eingeteilt und es hat die erste Periode ihre Uebungen bereits seit 15. März dieses Jahres begonnen. Der Zweck des Kurses besteht darin, nicht nur vollkommen verlässige Radfahrer für den Ordonnanz- und Meldedienst auszubilden, die sowohl in militärischer Beziehung, wie auch in ihren radfahrlichen Leistungen imstande sind, allen an sie herantretenden Aufgaben gerecht zu werden, sondern auch eine Abteilung zu bilden, die befähigt ist, in feldmässiger Ausrüstung einzelne Aufgaben, die bisher grösstenteils der Kavallerie überlassen bleiben mussten, zu übernehmen.

Hiermit ist Oesterreich aus seiner bisherigen Reserve hervorgetreten und schickt sich an, eine Führerrolle in der Frage des Armee-Radfahrwesens zu

*) Diese Bemerkung gilt ebenso für die weiter vorne erwähnte Verwendung der französischen Radfahrerdetachements.

übernehmen. Auf diesen Erfolg, der in erster Linie dem zielbewussten Handeln und der zähen Ausdauer des Lieutenants Smutny zu danken ist, darf genannter Offizier mit Stolz blicken.

Deutsches Reich.

Wenn ich erst jetzt auf die Verhältnisse in der deutschen Armee seit 1894 zu sprechen komme, so geschieht dies deshalb, weil sich die hieran anschliessenden Folgerungen und Schlussergebnisse naturgemäss vorwiegend aus diesen entwickeln müssen.

Die erste deutsche Dienstvorschrift, worin vom Radfahren die Rede ist, war die am 20. Juli 1894 neu ausgegebene Felddienst-Ordnung. Diese empfiehlt die Verwendung von Radfahrern an Stelle der berittenen Ordonnanzen und Meldereiter in einer Reihe von Fällen, jedoch stets mit dem Zusatz «wo gute Strassen zu Gebote stehen». Die aufgeführten Fälle sind: Anlage von Relais auf grosse Entfernungen, Verbindung der Spitze einer marschierenden Infanterie-Abteilung mit den rückwärtigen Gliedern der Marschsicherung, Verbindung der einzelnen Glieder der Vorposten untereinander, Bereitstellen von Wasser für Marschkolonnen und das Quartiermachen.

Fast ein Jahr später — am 20. Mai 1895 — erschien die sogenannte Fahrrad-Vorschrift, die eine Beschreibung der Hauptteile des Armee-Fahrrades, dessen Behandlung, ferner Bestimmungen über Ausbildung, Bekleidung, Ausrüstung und Bewaffnung des Radfahrers enthält. Diese Vorschrift gilt jedoch noch als «Entwurf» und kennt nur Maschinen mit Polsterreifen.*)

*) In Bayern, wo seit 1894 das Pneumatik-Rad im Prinzip angenommen ist, wurde die Fahrrad-Abnahmekommission nach Erscheinen der Fahrrad-Vorschrift beauftragt, die für Pneumatik-Räder nötigen Aenderungen und Zusätze in Form eines Anhangs zu bearbeiten.

Beide Vorschriften bewegen sich in Bezug auf die Ausnützung der Radfahrer noch in den bescheidensten Grenzen. Von einer Radfahrer-Verwendung zu Aufklärungszwecken, einzeln oder in Detachements und im Parteigängerkriege, ferner von besonderen, nur radfahrenden Offizieren anzuvertrauenden Missionen, verlauten die deutschen Vorschriften — im Gegensatz zu dem französischen Radfahr-Reglement — nichts. Und dennoch sehen wir anlässlich der Manöver auch bei uns an radfahrende Offiziere und Mannschaften Aufgaben gestellt, die weit ausserhalb des Rahmens unserer Vorschriften liegen.

Preussen.

Ich erinnere nur an die durch die Presse hinreichend bekannt gewordene Verwendung von Radfahrer-Detachements bei den Manövern des 9. preussischen Armee-Corps, dessen kommandierender General, Generaloberst Graf Waldersee, schon 1894, in noch grösserem Massstabe jedoch bei den Manövern 1895 und 1896 Radfahrer-Detachements — in der Stärke bis zu 60 Mann als kämpfende Truppe verwandte und mit Specialaufträgen betraute. Ich erwähne ferner die Leistung des in Sportskreisen auch als Rennreiter bekannten Premierlieutenants Engel vom Grenadier-Regiment «König Friedrich Wilhelm II.» (1. schlesisches) Nr. 10, der im Manöver 1896 als Radfahrerpatrouille an einem Tag 170 Kilometer auf teilweise sehr bergigen Wegen zurücklegte, bis in den Rücken der Stellungen des feindlichen Armee-Corps vordrang und von dort seinem eigenen Armee-Oberkommando sehr wichtige Meldungen überbrachte.

Unter den sonstigen in der deutschen Armee während der letzten Jahre angestellten Versuchen, dem Militär-Radfahren neue Bahnen zu eröffnen, stehen

jene des I. bayer. Armeecorps obenan und erscheinen deshalb einer eingehenderen Betrachtung wert. *)

Bayern.

In Bayern hatte man im Frühjahr 1894 den Fuss-truppen eine bestimmte Anzahl Fahrräder mit Polsterreifen zugewiesen. Die Erwartungen, die man von dieser Massregel hegte, erfüllten sich jedoch nur in ganz geringem Masse. Der Misserfolg veranlasste aber keineswegs dazu, über das Militär-Radfahren nun den Stab zu brechen, sondern nach den Gründen dieser Erscheinung zu forschen. Die einen gaben die Schuld der Qualität der Maschinen, die andern den Polsterreifen. Dies war Veranlassung, eine aus sechs Offizieren und einem Civil-Ingenieur der Artilleriewerkstätten bestehende Kommission zu bilden, die die an ein Militärrad zu stellenden Anforderungen beraten, insbesondere aber sich über die Frage schlüssig machen sollte, ob fürderhin Räder mit Polster- oder Pneumatikreifen zu beschaffen seien.

Das Hauptergebnis der Ende 1894 abgeschlossenen Beratungen dieser Kommission bestand darin, dass man sich nach einer Reihe von Sitzungen und harten Kämpfen endlich dennoch einstimmig für den Pneumatik-Reifen entschied.

Als im Frühjahr 1895 eine neue Lieferung von Armeefahrrädern vergeben wurde, beschloss die Kommission das ihr zur Ansicht vorgelegte Musterrad einer «kriegsmässigen» Probe zu unterziehen. **)

*) Ich sehe mich zu einer ausführlichen Schilderung dieser unter meiner Leitung ausgeführten Versuche und Uebungen auch aus dem Grunde veranlasst, weil sie die Hauptstütze der in vorliegender Arbeit von mir vertretenen Ansichten und Behauptungen bilden. Ich füge gleich hier an, dass die aus diesen Versuchen gezogenen Erfahrungen und Ergebnisse sich in allen Punkten mit jenen der österreichischen (Grazer) Kurse decken.

**) Die nun folgenden Ausführungen über das bayerische Militär-Radfahrwesen sind den von mir höheren Orts eingereichten dienstlichen Berichten entnommen.

1000 Kilometer-Probefahrt.

Es wurde bestimmt, dass dieses eine Strecke von 1000 Kilometern zurückzulegen habe und zwar in Tag und Nacht fortgesetzter, nur durch den Wechsel der Fahrer unterbrochener Fahrt. Ausser der Firma, der die Lieferung übertragen war, hatte noch eine zweite Münchener Firma — ohne konkurrieren zu wollen und nur zur privaten Erprobung ihrer Fahrräder, die Erlaubnis erbeten, sich mit zwei Maschinen verschiedenen Fabrikats an der Probefahrt beteiligen zu dürfen. Dieses Anerbieten kam der Kommission in jeder Beziehung erwünscht und wurde daher mit Freuden angenommen. Es konnte sonach die Fahrt mit drei Maschinen zu gleicher Zeit unternommen werden und es mussten sich daher die zu erwartenden, zweifellos interessanten Ergebnisse verdreifachen. Ferner hatte man auf diese Weise das beruhigende Bewusstsein, dass sich die Fahrer gegenseitig unterstützen konnten, falls sich — insbesondere bei Nacht — ein Unfall ereignen sollte. Zur Fahrt wurde die Strecke von der ausserhalb München liegenden Max II.-Kaserne, über Nymphenburg, die Bahnunterfahrt bei Laim, Holzapfelgereuth bis zur Schlosswache von Fürstenried bestimmt. Diese betrug (mit der Kilometer-Uhr gemessen) hin und zurück genau 20 Kilometer. Durch fünfzigmalige Wiederholung dieser Fahrt sollten die Proberäder die Strecke von 1000 Kilometer ablaufen*) und zwar sollten sie von einer grösseren Anzahl Fahrer derart

*) Ich füge zum Vergleich die Entfernungen einiger Distanzfahrten der letzten Jahre an:

Mailand—München 590 Kilometer,
Berlin—Wien 615 Kilometer,
Wien—Paris 1222 Kilometer.

Die Stromlänge des Rheines vom Bodensee bis zur Nordsee beträgt ein wenig über 1000 Kilometer, deckt sich also fast gerade mit der Entfernung der beschriebenen Probefahrt.

mit Ablösung gefahren werden, dass immer 3 zusammen hin und zurückfuhren und die Maschinen alsdann von 3 neuen Fahrern bestiegen wurden. Der ganze Versuch stellte sich somit als «Relaisfahrt auf 1000 Kilometer» dar, wobei jedoch nur die Fahrer wechselten, während die Maschinen dieselben blieben. Als Fahrer standen 36 ausgesuchte Militär-Radfahrer der Garnison München zur Verfügung. Die Kontrolle geschah durch 9 Offiziere, die, ebenfalls im Wechsel, das Abgehen der Fahrer zu regeln, das Wiedereintreffen zu überwachen und hierüber, wie über besondere Vorkommnisse Buch zu führen hatten. Vor Abgang wurde jedem Fahrer eine Kontrollmarke ausgehändigt, die in Fürstenried auf der Schlosswache abzugeben war. Die zu befahrende Strasse war zweiter Klasse. Ihre damalige Beschaffenheit kann ich wohl am besten charakterisieren, wenn ich sage, dass sie für Neulinge im Fahrradsport unfahrbar war. So war das mittlere, durch Waldungen führende Drittel frisch aufgeschottert und zwang, einen neben der Strasse herlaufenden holperigen Fussweg zu benützen, der infolge vielfacher Windungen, namentlich des Nachts schwer einzuhalten war. Zum erstenmal wurde die Strecke hin und zurück zur Einweisung der Fahrer von sämtlichen Offizieren und Mannschaften befahren. Die eigentliche Fahrt selbst begann am 15. Mai 1895, 12 Uhr Mittags, verlief vollkommen programmässig und endete am 18. Mai, Abends 9 Uhr. Die Räder hatten sonach innerhalb 81 Stunden die Strecke von 1000 Kilometern zurückgelegt. Es treffen also auf die Stunde nicht ganz $12\frac{1}{2}$ Kilometer. Diese Leistung erscheint zwar gering, war jedoch in Anbetracht der Verhältnisse eine ganz bedeutende. Mit Beginn der Einweisungsfahrt hatte nämlich der Himmel nach einer Reihe schöner Tage seine Schleusen geöffnet, um sie bis nach Schluss der ganzen Fahrt nicht wieder versiegen zu lassen. Zu dem Tag und Nacht ununterbrochen niederströmenden Regen ge-

sellte sich ausserdem ein Fallen des Thermometers auf 4⁰ C. und ein heftiger Sturmwind. Die ständige und sich in gleichen Zeitintervallen vollziehende Wiederkehr von Militär-Radfahrern auf ein und derselben Strecke hatte alsbald die Aufmerksamkeit der Anwohner erregt. Die Folge davon war, dass die Mannschaften nicht nur in jeder Weise verhöhnt und belästigt wurden, sondern dass sie auch in der Nacht den Weg mit Barrieren versperrt fanden. So waren insbesondere in der zweiten Nacht Baumstämme quer über die ganze Strasse gelegt, wodurch ein Fahrer zu Fall kam. Die keineswegs im Rufe militärfreundlicher Gesinnung stehende Bevölkerung der nächsten Umgebung der Haupt- und Residenzstadt München machte also auch bei dieser militärischen Uebung keine Ausnahme von der Regel. Insoferne trug allerdings auch sie, im Bunde mit den Launen des Himmels ihr Teil dazu bei, den «kriegsmässigen» Charakter des ganzen Versuches zu vertiefen. Trotz dieser Feindseligkeiten, trotz Regen, Sturm und Kälte und wiederholter Stürze der Fahrer verloren diese keinen Moment die Lust und die Begeisterung, die sie von Beginn an der Sache entgegengebracht hatten.

In den Köpfen der meisten Fahrer spukte die Idee eines Strassenrennens: jeder wollte der erste zurück sein und einen «Rekord» aufstellen. Es bedurfte längerer Zeit, die ursprünglich gegebene Weisung, miteinander zu fahren, zur strikten Durchführung zu bringen. Immer und immer wieder hatten die Fahrer Ausflüchte und Gründe zur Hand, um diese Massregel bei Tage ausser acht zu lassen. In der Nacht dagegen hielt das Gefühl, unter Umständen auf gegenseitige Hilfe angewiesen zu sein, die Leute von selbst zusammen. Die beste Zeit, in der die Strecke hin und zurück (also 20 Kilometer) gefahren wurde, war 59 Minuten (Tagfahrt), die schlechteste 2 Stunden 7 Minuten (Nachtfahrt).

Ich habe oben $12\frac{1}{2}$ Kilometer als Durchschnitt für die Stunde angegeben. Wir haben aber jetzt gesehen, mit welchen Schwierigkeiten die Fahrer zu kämpfen hatten. Ferner bleibt zu bedenken, dass bei dieser Durchschnittszeit die entstandenen Pausen zwischen dem Eintreffen der einen Fahrergruppe bis zur Abfahrt der nächsten mit eingerechnet sind. Diese Pausen waren aber mitunter sehr beträchtliche, besonders wenn es galt, Beschädigungen der Räder zu beheben. Zu letzterem Zwecke hatten die beteiligten Fahrradfirmen im Hofe der Max II.-Kaserne in feldmässiger Weise Reparaturwerkstätten etabliert, Reserve-teile jeglicher Art bereit gelegt und Arbeiter aus ihren eigenen Reparaturwerkstätten Tag und Nacht abgestellt. Nach der jedesmaligen Rückkehr einer Fahrergruppe entwickelte sich hier das regste Treiben. Zunächst wurden die Maschinen mit einer Ladung Wasser überschüttet, um den Schmutz zu entfernen und die notdürftigste Untersuchung vornehmen zu können. Dann ein Nachziehen der Schrauben, ein paar Tropfen Oel in die Lager — und die nächste Fahrergruppe schwang sich in den Sattel. So glatt ging es jedoch nicht immer ab. Namentlich in der Nacht waren infolge wiederholter Stürze ab und zu Reparaturen nötig, die bis zu einer halben Stunde Zeit beanspruchten.

Von den Beschädigungen der Maschinen will ich nur die hauptsächlichsten hervorheben: alle Kurbeln erlitten Verbiegungen, 2 brachen vollständig, 3 Pedalachsen, eine Bremse, eine Lenkstange und eine Vorder-
radgabel wurden stark verbogen, eine Sattelfeder brach vollständig, 7 Speichen brachen, 2 Ketten lockerten sich derart, dass sie nicht mehr nachgespannt werden konnten und eine Kette zerriss vollständig (zum Glücke auf der Rückfahrt und nicht weit von der Kaserne.)

Auch hielt keine der Laternen dem Winde Stand. Sie verlöschten meist schon nach den ersten Minuten,

so dass die Fahrer von jedem weiteren Versuche, sie wieder in Brand zu setzen, abstanden und eben im Dunkeln fuhren. Dass die vor Beginn der Fahrt noch blitzblanken Maschinen am Schlusse jeden Reiz der Neuheit abgestreift hatten, bedarf wohl keines Beweises.

Aber auch im Innern der Räder, in den Kugellagern, kamen nach der Zerlegung interessante Dinge zum Vorschein. Zwei von den Rädern hatten sog. staubfreie Kugellager, das dritte nicht. Von den ersteren waren sämtliche Kugeln über und über mit Rost beschlagen; die Kugeln der dritten Maschine ohne staubfreie Kugellager dagegen waren wie neu. Es dürfte hiermit der schlagendste Beweis geliefert sein, dass staubfreie Kugellager gerade das Gegenteil von dem bezwecken, was man mit ihnen erreichen will.*)

Von allen Teilen der Maschinen hatten sich einzig und allein die einst so vielgeschmähten und für militärische Zwecke als unbrauchbar bezeichneten Pneumatiks intakt erhalten.

Diese hatten auch schon bei der Einweisungsfahrt ihre Superiorität über die Polsterreifen glänzend an den Tag gelegt. Wie schon bemerkt, wurde diese Einweisungsfahrt von sämtlichen Offizieren und Mannschaften gemeinsam ausgeführt und fuhr hierbei die grössere Hälfte der Mannschaften alte Diensträder mit Polsterreifen, während sich die kleinere Hälfte und die Offiziere eigener Maschinen mit Pneumatiks bedienten. Von den mit Polsterreifen-Rädern ausgerüsteten Fahrern kam nur einer gleichzeitig mit den Pneumatikfahrern bis Fürstenried. Alle anderen fie-

*) In sog. staubfreie Kugellager dringt Staub, Schmutz und Nässe allerdings nicht in dem Masse ein, wie in gewöhnliche; ein vollständiger Abschluss wird jedoch keineswegs erreicht. Der Hauptnachteil solcher Kugellager besteht aber darin, dass sie einen Abfluss des angesammelten Schmutzes verhindern.

len infolge des aufgeweichten Bodens schon nach einigen Kilometern ab. Es konnten also die Polsterreifen-Maschinen nicht einmal 10 Kilometer weit mit den Pneumatik-Rädern Schritt halten.

Die Probefahrt hatte, abgesehen von dem Urteil über die Räder, eine Reihe interessanter Ergebnisse zur Folge. Zunächst bestätigte sie vollauf den Ausspruch der Kommission, dass nur Pneumatik-Räder zu kriegerischer Verwendung geeignet seien und ergab wertvolle Aufschlüsse bezüglich der Anforderungen, die an ein Militär-Rad überhaupt zu stellen sind. Ferner stellte sie fest, dass der Militär-Radfahrer einer besonderen Bekleidung bedarf, dass er durch tägliche Fahrten — Sommer wie Winter — im Training zu erhalten ist und dass er mit der Behandlung seiner Maschine vor, während und nach der Fahrt, mit ihrer Konstruktion und der Ausführung der nötigsten Reparaturen in hohem Masse vertraut sein muss.

Radfahrkursus 1895.

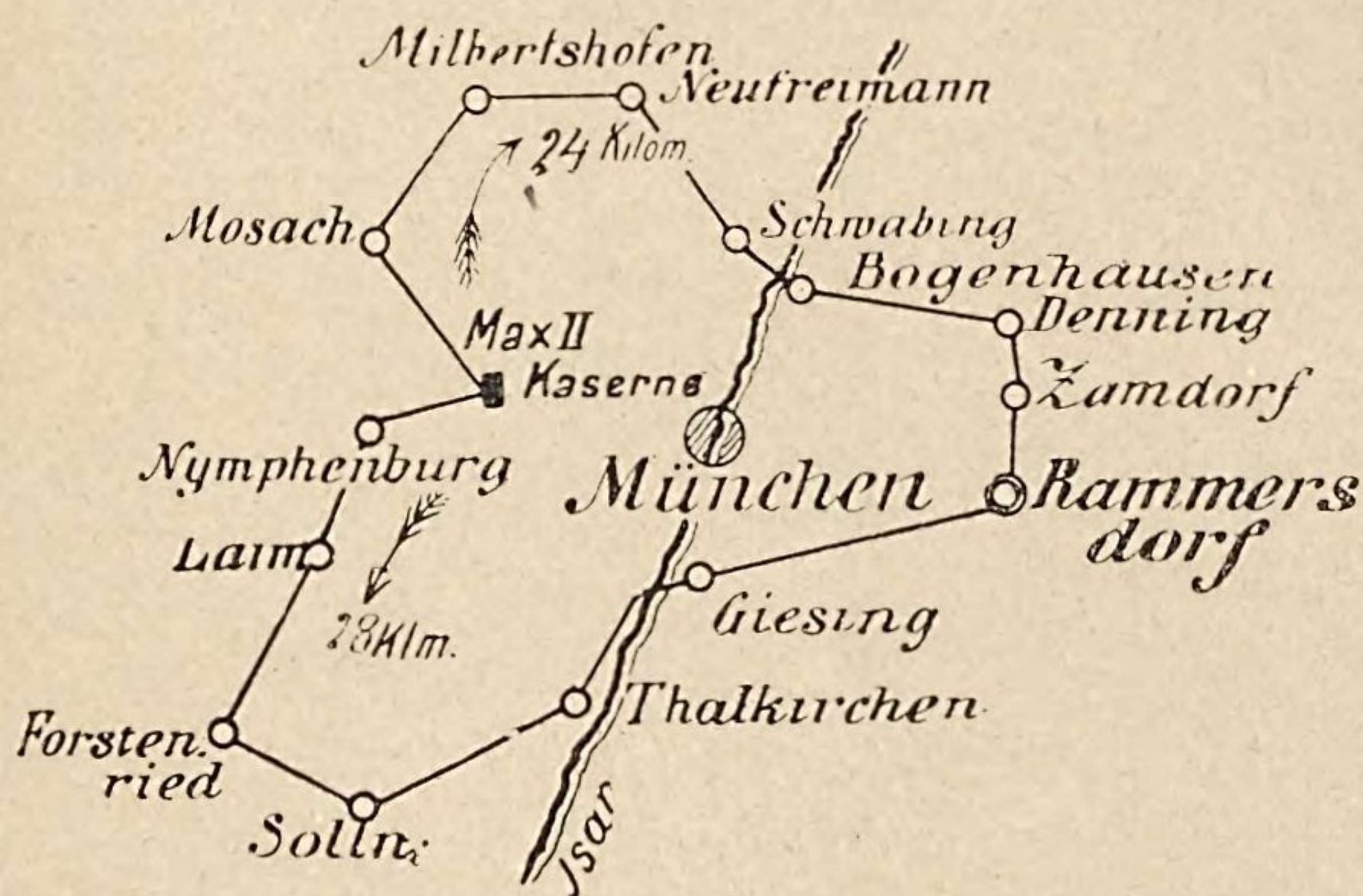
In Würdigung dieser Erkenntnis wurde auf Befehl S. K. Hoheit des Prinzen Arnulf von Bayern, kommandierenden Generals des I. Armeekorps, der erste Radfahrkursus in der Zeit vom 1. bis 28. November 1895 zu München errichtet. Es nahmen daran 12 Offiziere und 24 Unteroffiziere aller Waffen, ferner die Büchsenmacher und Waffenmeister der Garnison teil. Offiziere und Mannschaften waren sämtlich des Radfahrens vollkommen kundig, sollten daher nur in der Kenntnis und Behandlung der Maschinen und in der Ausführung der im Felde an den Einzelfahrer herantretenden Aufgaben geübt werden. Der Zweck des Kurses war daher in der Hauptsache, tüchtiges Lehrpersonal für die Truppenteile heranzuziehen. Dem Kurse standen für sämtliche Fahrer teils eigene, teils von Münchener Fahr-

radfirmen unentgeltlich überlassene Maschinen, jedoch nur Pneumatik-Räder zur Verfügung. Das Unterrichtsprogramm zerfiel in Vorträge und praktische Uebungen. Die Vorträge wurden von einem Ingenieur der Artillerie-Werkstätten in mustergültiger Weise abgehalten und erstreckten sich auf die Darstellung der Entwicklung des Fahrrades, der mechanischen Grundsätze seines Baues, der Beurteilung der verwendeten Materialien, der Anforderungen an ein Militärrad und seiner Behandlung. Die praktischen Uebungen bestanden in gemeinschaftlichen Ausfahrten bei Tag und bei Nacht, wobei das in den Vorträgen Erlernte angewandt wurde. So wurden den Fahrern auf freier Strecke Aufgaben gestellt, wie z. B. alle Ketten abzunehmen und wieder aufzulegen, die Räder herauszunehmen, die Pneumatiks zu zerlegen, Sattel, Lenkstange und Bremse zu entfernen und dergleichen mehr. Die Schüler wurden ferner in der Ausführung aller jener Aufgaben geübt, für deren Lösung die Felddienstordnung Radfahrer als besonders geeignet bezeichnet, insbesondere in der Aufstellung und Thätigkeit von Relaislinien. Von diesen letzteren Uebungen möchte ich zwei in Kürze vorführen.

Relaisfahrt um München.

Um die Befehlsübermittlung rings um eine belagerte Festung durch Radfahrer-Relais zur Darstellung zu bringen, wurde am Morgen des 20. November eine Radfahrererkette rund um München gelegt und zwar von der Max II.-Kaserne ausgehend über Nymphenburg, Laim, Forstenried, Solln, Thalkirchen, Giesing, Ramersdorf, Zamdorf, Denning, Bogenhausen, Schwabing, Neufreimann, Milbertshofen, Mosach und wieder zurück zur Max II.-Kaserne, d. i. im ganzen eine Strecke von 52 Kilometern. Die einzelnen Stationen waren durch Offiziere besetzt, die beauftragt waren, einlaufende Befehle abzufertigen und weiter-

zuleiten; auf je 3—4 Kilometer traf ein Radfahrer. 8 Uhr morgens wurde von der Max II.-Kaserne aus je ein gleichlautender schriftlicher Befehl nach beiden Seiten, d. i. einerseits über Forstenried, andererseits über Mosach abgeschickt. Die über Forstenried laufende Depesche erreichte Ramersdorf (28 Kilometer) um 9 Uhr 23 Min., jene über Mosach (24 Kilometer) um 9 Uhr 30 Min. *) Der ausgegebene Befehl war sonach in weniger als $1\frac{1}{2}$ Stunden in den auf einem Umkreis von 52 Kilometern um München liegenden Ort-

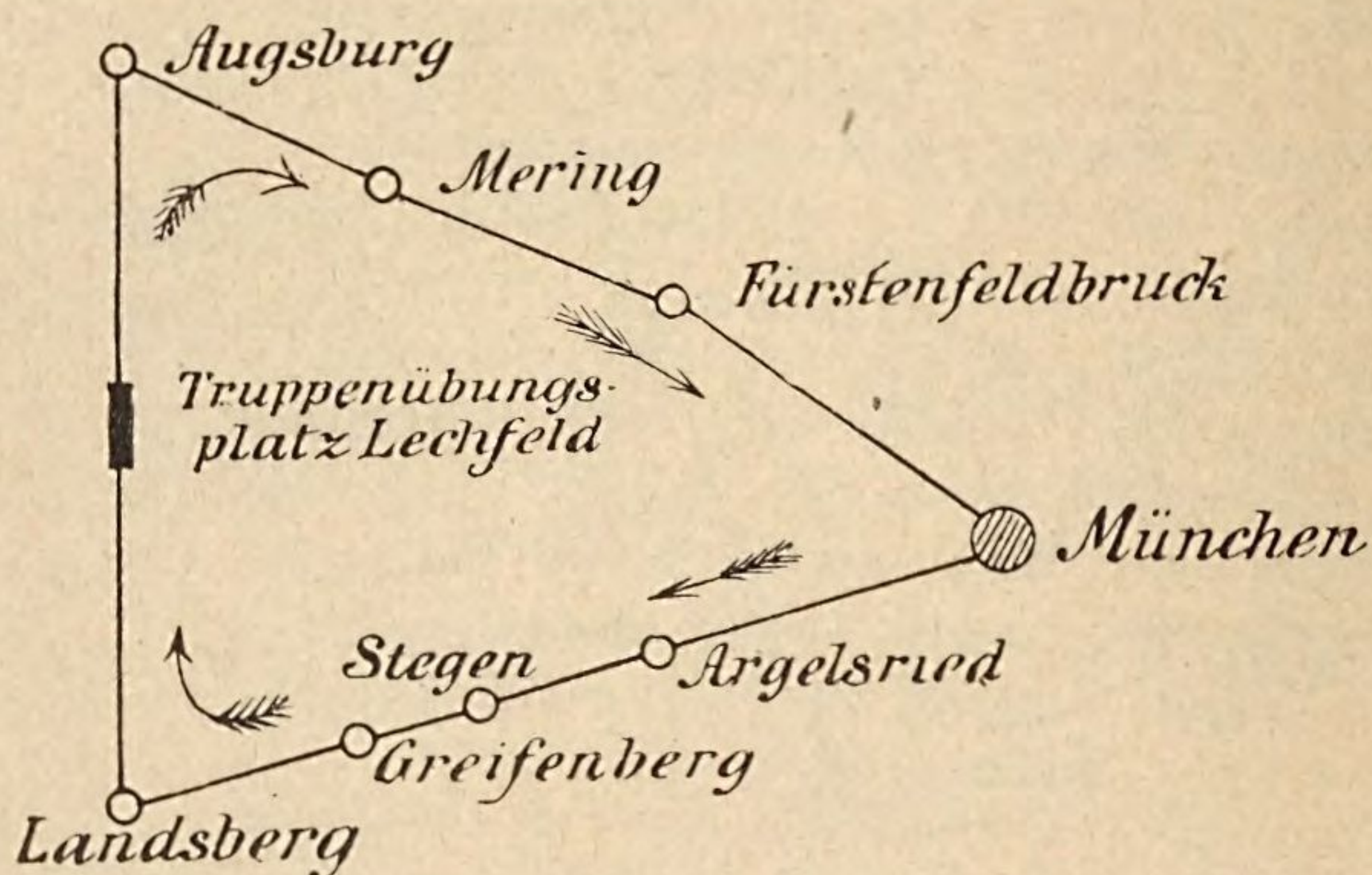


schaften bekannt geworden. — Die Relaisfahrt wurde genau in derselben Weise in der Nacht vom 26. auf 27. November wiederholt. Das Thermometer zeigte hierbei -5°C. , der Boden war hart gefroren. Der südlich um München geschickte Befehl erreichte diesmal Ramersdorf schon nach 59 Minuten, der nördlich abgesandte in 1 St. 5 Min. Es wurde somit trotz der Dunkelheit der Kilometer in fast nur 2 Minuten gefahren.

*) Hier bedeutend schlechtere Wege.

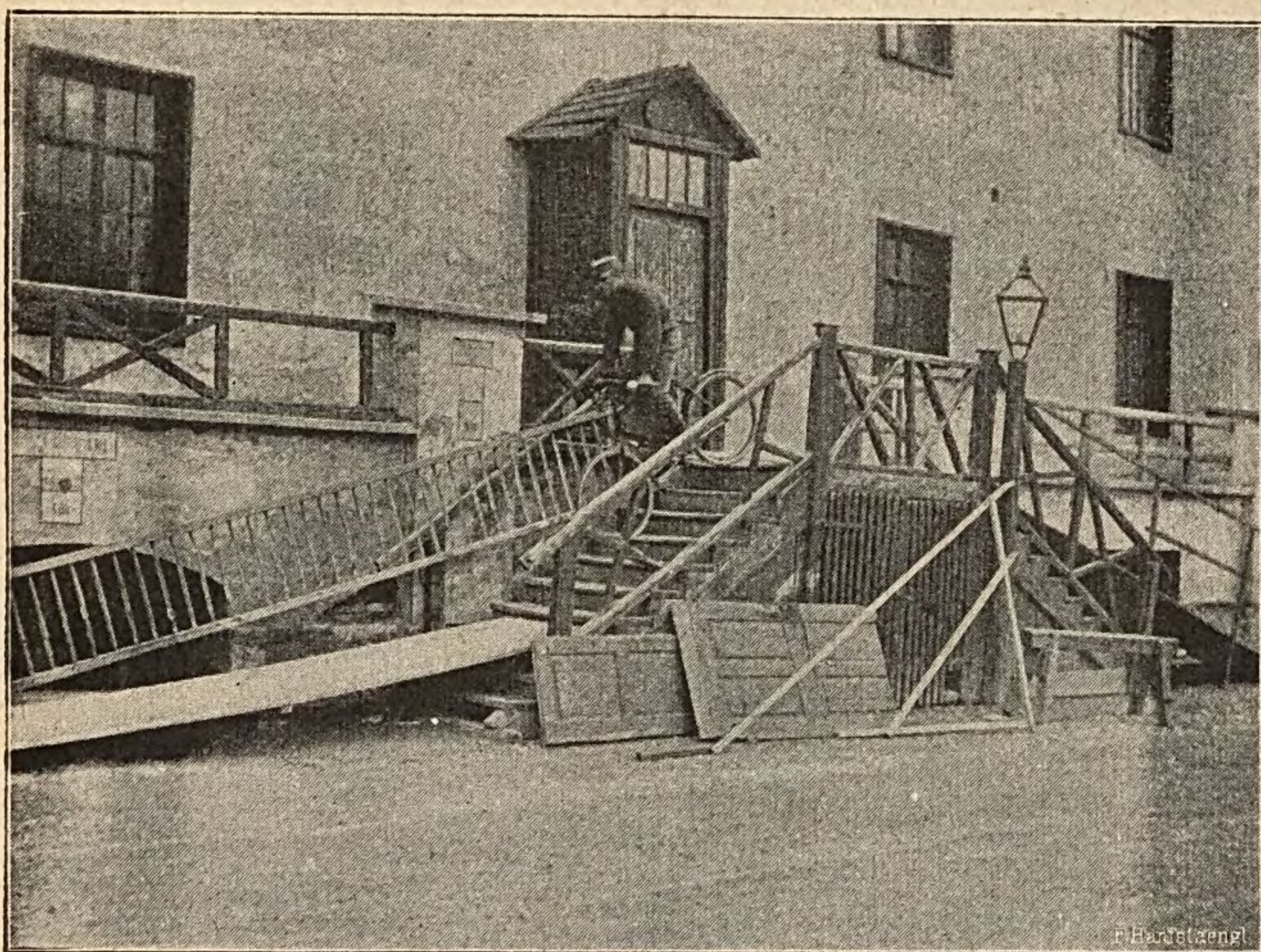
Relaisfahrt auf grosse Distanz.

Am 23. November 1895 fand eine weitere Relaisfahrt auf grössere Distanz statt. Auf der Strecke München—Argelsried—Stegen am Ammersee—Greifenberg—Landsberg am Lech—Truppenübungsplatz Lechfeld—Augsburg—Mering—Fürstfeldbruck—zurück München war eine Radfahrer-Relaiskette derart aufgestellt, dass alle 10—12 Kilometer ein Radfahrer postiert war. Die vorgenannten Orte waren durch Offiziere besetzt, denen die Kontrolle der Fahrer und die Abfertigung einer durchlaufenden Depesche



oblag. Die Gesamtstrecke beträgt 165 Kilometer: eine Entfernung, gleich der von Strassburg nach Metz oder der halben Entfernung von Metz nach Paris, für Infanterie 7—8 Tagemärsche. Ein 8 Uhr 30 Min. morgens in München abgelassenes Schriftstück traf 7 Uhr abends mit dem Kontrollvermerk sämtlicher Offiziere wieder richtig am Abgangsorte ein. In Anbetracht des grösstenteils stark bergigen Geländes, des Umstandes, dass nach Mittag Schneegestöber eintrat und von 5 Uhr abends an in der Dunkelheit gefahren wurde, darf das Zurücklegen von rund 16 Kilo-

metern in der Stunde als bemerkenswerte Leistung angesehen werden. Abgesehen davon, dass ein Fahrer zwischen Greifenberg und Landsberg vom richtigen Wege abkam und Landsberg erst nach 10 Kilometer Umweg erreichte, erlitt die Fahrt weder durch Unfälle noch durch Beschädigungen der Maschinen irgend welche Störung.*)



Grazer Kurs. — Schulfahren.

Die Leistungen und Ergebnisse des Kurses fanden steigende Beachtung höheren Orts und in den Kreisen der Armee. Die Folge hiervon war, dass das General-

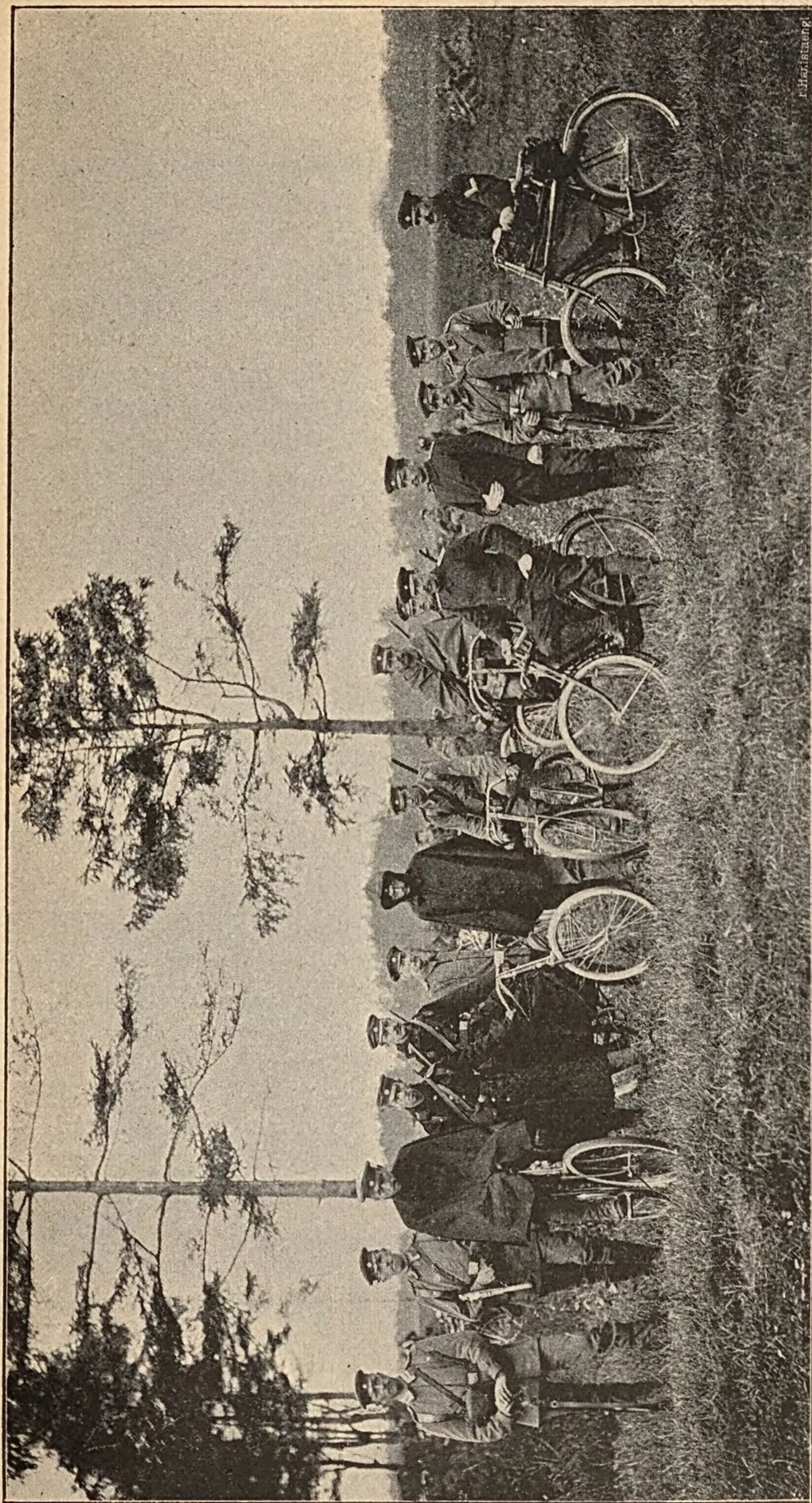
*) Zwei besonders trainierte Fahrer des Kurses erklärten sich bereit, die ganze Strecke unabhängig von der Relaisfahrt allein zurückzulegen. Diese fuhren gleichzeitig mit dem ersten Relaisfahrer (8 Uhr 30 Min.) ab, hielten sich, von einer halbstündigen Mittagpause abgesehen, nirgends auf und trafen schon 5 Uhr abends wieder ein. Ihre Durchschnittsleistung ist über 20 Kilometer in der Stunde.

kommando beschloss, für die Manöver 1896 versuchsweise ein Radfahrdetachement zu formieren. Zu dessen Ausbildung wurde wiederum ein 4wöchentlicher Kursus unmittelbar vor den Manövern in München errichtet. Das Detachement bestand aus 4 Offizieren, 54 aus dem ganzen I. bayer. Armeecorps besonders ausgewählten Unteroffizieren und Mannschaften, 1 Militärarzt und 1 Lazarethgehilfen — sämtlich des Radfahrens vollkommen kundig. Die Bekleidung bestand in Schirmmütze, Litewka, Tuchhose mit Gamaschen, Schnürschuhen und Mantel.**) Als Bewaffnung hatten die Leute den Karabiner. Sämtliche Fahrer fuhren eigene oder von Münchener Fahrradfirmen unentgeltlich zur Verfügung gestellte Pneu-
matik-Räder.**)

Die ersten Uebungen des Detachement bestanden in Fahrten auf Strassen und Wegen, in Kolonne zu zweien und zu einem, ferner in Fahrten auf Wiesen- und Heideboden in Linie. Die ferneren Uebungen bezweckten, die Fahrer gewandt und findig zu machen in der Fortbewegung abseits der Strassen, also auf Fusswegen, Feldrainen, Waldpfaden, auf oder neben Eisenbahndämmen und dergleichen. Ein Gegenstand besonderer Ausbildung war die Abwehr von Kavalleriepatrouillen durch einzelne Radfahrer, die Abwehr grösserer Kavallerieangriffe durch das ganze Detachement.

*) Der Mantel wurde gerollt und war unter dem Sattel der Maschine befestigt.

**) Für die Manöver selbst sollten die Fahrer mit neuen Armeefahrrädern (Pneumatiks) ausgerüstet werden. Die Ablieferung verzögerte sich jedoch aus mannigfachen Gründen derart, dass eine Benützung während der Manöver ausgeschlossen war. Dies war der alleinige Grund, dass das Generalkommando, das die Verantwortung für die eigenen Räder der Mannschaften nicht übernehmen wollte, von der beabsichtigten Detachmentverwendung im Manöver wieder abstand.



Das bayerische Radfahr-Detachement. — Offiziere und Unteroffiziere.
Nach Momentaufnahmen von M. Stuffer in München.

Nach diesen Vorübungen wurden taktische Aufgaben gelöst, wobei meist die gegnerischen Truppen und Stellungen markiert waren. Solche Aufgaben waren Erkundung eines Gelände-Abschnittes, eines feindlichen Anmarsches, einer feindlichen Stellung, Besetzung eines weit vorwärts gelegenen Defilées, Deckung eines wichtigen Bahnhofs oder Eisenbahnknotens gegen feindliche Kavallerie-Unternehmungen, Zerstörung von Eisenbahnlinien und Telegraphen, Sprengung von Brücken, Wegnahme feindlicher Bagagen und Trains, Alarmierung eigener weit auseinander nächtigender Truppen, Wegnahme eines feindlichen Postens, Belästigung feindlicher Vorposten, Kantonnements und Biwaks und dergleichen mehr.

Wir haben nun gesehen, dass all diese Uebungen weit aus dem Rahmen der in den Dienstvorschriften vorgesehenen Radfahrerverwendung im Felde heraustreten. In Verfolgung der betretenen Bahn wurde nun auch die Aufstellung eines Radfahrerdetachements für die Manöver 1897 beschlossen.

Wie bekannt, wird in diesem Jahre die vereinigte bayerische Armee gegen eine preussische vor Sr. Maj. dem Deutschen Kaiser in der Umgegend von Hanau Manöver abhalten. In der Ordre de Bataille der bei dieser Gelegenheit formierten preussischen Kavalleriedivision ist auch ein 60 Mann starkes Radfahrer-Detachement des hessischen Pionier-Bataillons Nr. 11 vorgesehen. Es werden also voraussichtlich in diesem Jahre zum erstenmal in der deutschen Armee und zwar auf dem durch Napoleons Rückzug von Leipzig (1813) denkwürdigen Boden Radfahrertruppen sich kämpfend gegenüberstehen.

3. Erfahrungen und Folgerungen.

Der Militär-Radfahrer.

Der Militär-Radfahrer unterscheidet sich von jeder anderen Kategorie Radfahrer vor allem darin, dass



Bayerischer Militär-Radfahrer.

seine Thätigkeit Pflicht ist. Wenn die schöne Jahreszeit den Radtouristen heraufruft «aus der Strassen quetschender Enge», wenn den Renn- und Distanzfahrer klingende Münze verlockt, seine Gesundheit

und geraden Glieder aufs Spiel zu setzen, so erlahmt beider Thätigkeit, sobald jene Reize hinfällig werden. Nicht so der Militär-Radfahrer. Ihn lockt kein Naturgenuss, ihn reizt kein Gewinn, ihn ruft einzig die Pflicht und sein Lohn ist kein anderer, als der eines jeden, der die Ehre hat zu dienen: das Bewusstsein der Pflichterfüllung. Unter Umständen und bis zu einem gewissen Grade kann ja der Dienst des Militär-Radfahrers «ein Vergnügen» sein, allein dieser darf auch nicht versagen, wenn an ihn Anforderungen gestellt werden, die über jenen Grad hinausgehen, wenn er in Sturm, Regen und Kälte und in die Nacht hinaus muss und wenn im Felde von ihm Leistungen verlangt werden, die an die Grenze seiner physischen Kräfte streifen. Es liegt auf der Hand, dass solche Anforderungen nur an einen Radfahrer gestellt werden können, dessen Körperkräfte durch systematische Arbeit trainiert sind und dessen Wille durch Erziehung dahingebraucht wurde, sich bedingungslos in den Dienst der Pflichterfüllung zu stellen.

Neben der Verkennung der an ein Militär-Rad zu stellenden Anforderungen war es aber bisher der in den meisten Armeen begangene Fehler, jene Bedingungen ausser acht zu lassen. Zu den Manövern eingezogene Reservisten, die in ihrem bürgerlichen Berufe zu irgend welchem Zwecke sich des Fahrrades bedienen, ja selbst aktive Mannschaften, die zufällig radfahren können, sind eben noch lange keine «Militär-Radfahrer». Mit ihren Leistungen ist nicht zu rechnen, denn ihr Wille zur Leistung endet mit dem Vergnügen, das ihnen dieser Dienst bereitet. Sie haben fernerhin nur in Ausnahmefällen eine Kenntnis ihrer Maschinen und deren Behandlung, während es in die Augen springt, dass der «Militär-Radfahrer» sein Rad kennen und behandeln können muss, wie der Infanterist sein Gewehr, der

Artillerist sein Geschütz. Das sind die Hauptgründe zu den vielfachen Enttäuschungen, die man mit den zu militärischen Zwecken bisher verwendeten Radfahrern erlebte und zu der infolgedessen in militärischen Kreisen noch vielfach verbreiteten geringen Meinung von der kriegerischen Brauchbarkeit des Fahrrades.

Der Militär-Radfahrer muss also erzogen und ausgebildet werden und zwar in gemeinschaftlicher Schule und nach einheitlichem System. Nur dann wird man seine Leistungen mit annähernder Bestimmtheit in Zahlen ausdrücken können und die höhere Führung in der Lage sein, mit ihnen zu rechnen. Aus den bisherigen Erfahrungen lässt sich schliessen, dass von geschulten Einzelfahrern je nach Wege- und Witterungsverhältnissen eine tägliche Durchschnittsleistung von 100, von geschulten Radfahrertruppen von 80 Kilometern bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 Kilometern in der Stunde zu erwarten ist.*)

Ein vollständiges Versagen ausgebildeter Militärfahrer wird nur in seltenen Ausnahmefällen eintreten, dann aber stets durch Verhältnisse bedingt sein, die auch die Marschleistungen der Fusstruppen wie berittenen Waffen auf ein Mindestmass herabdrücken.

Jene Durchschnittsleistungen sind es nun, woraus wir in erster Linie die Verwendungsarten der Radfahrer ableiten müssen. Ganz allgemein betrachtet wird in der Hauptsache das Feld ihrer Thätigkeit daher weit ausserhalb des von einer operierenden Truppenabteilung bedeckten Raumes: vorwärts, rückwärts oder in den Flanken sein müssen und zwar auf

*) Hierbei ist zu bedenken, dass das Zurücklegen dieser Entfernungen immer nur Mittel zum Zwecke der Erfüllung irgend eines Auftrags oder der Lösung einer taktischen Aufgabe bleibt.

Entfernungen, die der Marschleistung der Kavallerie nicht mehr zugemutet werden können. Hieraus ergibt sich, dass insbesondere der Einzelfahrer mehr wie jeder andere Kämpfer in Lagen kommen wird, in denen er auf sich selbst angewiesen ist. Er bedarf daher aber auch mehr wie jeder andere Kämpfer des Mutes, der Energie, der Findigkeit und der List, muss ausserdem im Kartenlesen bewandert, mit den notwendigsten Sprachkenntnissen des feindlichen Landes vertraut und ein guter Schütze sein. Die besonderen Aufgaben, die an Radfahrertruppen herantreten werden, erheischen ferner noch die Ausbildung des Einzelnen im Signalisieren, in Bahn- und Telegraphenzerstörungen und anderem mehr.

Diese Vielseitigkeit der Anforderungen weist von neuem auf die unerlässliche Forderung einer Ausbildung der Militär-Radfahrer in geschlossenen Körpern hin. Da aber die geforderten Eigenschaften des Charakters nicht erworben werden können, Schiessfertigkeit und die sonstigen Kenntnisse eine gewisse Beanlagung voraussetzen, so handelt es sich auch darum, die zu Militär-Radfahrern auszubildenden Individuen vorher sorgfältig auszuwählen. So deutet schon die bisherige Entwicklung in Verfolgung ihrer Konsequenzen darauf hin, dass die Militär-Radfahrer der Zukunft eine «Elitetruppe» sein werden.

Abgesehen von den nötigen Eigenschaften und Kenntnissen der Militär-Radfahrer ist aber deren erfolgreiche, kriegerische Thätigkeit noch an eine Reihe wesentlicher Bedingungen geknüpft: die Güte und Beschaffenheit ihres Fortbewegungsmittels, des Fahrrades, ihre Bekleidung, Ausrüstung und Bewaffnung und last not least die Art ihrer Verwendung.

Das Militär-Fahrrad.

Bezüglich der Beschaffenheit des Militärrades gehen heute die Meinungen mehr auseinander, denn je. Es hat sich zwar die Erkenntnis Bahn gebrochen, dass keine andere Verwendung das Fahrrad derartig anstrengt und abnutzt, wie die militärische, dass an ein Militärrad deshalb die höchsten Ansprüche gestellt werden müssen, dass es das allerbeste sein muss, was



Oesterreichischer Militär-Radfahrer.

die Fahrradindustrie hervorzubringen vermag und dass man, um das Beste zu bekommen, mit dem Preise nicht feilschen darf; allein die Frage stellt sich nun so: «Soll das Militärrad zusammenklappbar sein oder nicht?» Die Fahrradindustrie, die — allerdings nicht ganz ohne Grund — bisher der Meinung war, die erste an ein Militärrad zu stellende Bedingung

sei «Billigkeit», hat noch bis in die letzten Jahre ihrem minderwertigen Fabrikat mit Vorliebe die Bezeichnung «Militärrad» als Deckmantel und Reklameschild angehängt.

Nunmehr — obwohl zur Entscheidung der Frage nach zusammenklappbaren Maschinen am wenigsten berufen — baut sie Klappräder. Die Frage nach solchen ist in den Vordergrund des Interesses getreten, seit Capitain Gérard des 87. französischen Infanterie-Regiments in St. Quentin ein zusammenklappbares Rad*) konstruiert hat, das, wie schon bemerkt, in 3 Manövern seine Kriegsbrauchbarkeit erwiesen haben und nach einer noch besonderen Winter-Erprobung**) vom französischen Kriegsministerium als «Armeerad» angenommen worden sein soll. Diese Räder sind in sehr einfacher Weise zusammenklappbar und sollen überall da, wo man sich ihrer nicht zur Fortbewegung bedienen kann oder will, an Stelle eines Tornisters auf dem Rücken des Fahrers getragen werden.***)

*) Die Maschinen sind von Charles Morel in Domène im Departement Isère hergestellt.

**) Diese Erprobung bestand darin, dass fünf Maschinen während des Winters 1895/96 je 3600 Kilometer Strassenfahrt zurücklegen mussten.

***) Ich habe ein mir zur Probe übergebenes «Gérard-Rad» im Terrain gefahren und mich von dessen Vor- und Nachteilen persönlich überzeugt. Wie bei allem, was französische Technik hervorgebracht hat, sind auch hier alle Details musterhaft. Zur Veranschaulichung ist im Texte eine Abbildung des Rades beigelegt. Das das Vorder- und Hinterrad verbindende Rohr ist durchschnitten und gestattet das Aufeinanderklappen der Räder. Ueber die Schnittfläche ist im «fahrfertigen» Zustande eine Art Bajonettverschluss geschoben. Zum Zusammenklappen wird die Lenkstange, in deren Innerem sich die Bremsstange befindet, herausgenommen und in eine an der Vorderadgabel befindliche Hülse gesteckt. Lenkstange mit Bremse, Sattel und Bajonettverschluss können durch einfaches Aufdrehen eines Handgriffs, also ohne Zuhilfenahme eines Schrauben-

Frankreich dürfte mit der Annahme des Gérard'schen Rades auf eine falsche Fährte geraten sein. Der Militärradfahrer, zur Erfüllung der im vorhergehenden angedeuteten Aufgaben weithin entsendet, bleibt in der Mehrzahl der Fälle auf sich selbst und das, was er mit sich führt, angewiesen und wird meist die Nacht weit abseits seines Corps verbringen müssen. An dem Gérard-Rade, ebenso wie an jedem anderen zusammenklappbaren Rade ist aber nicht einmal das notwendigste Gepäck des Mannes unterzubringen. Die Franzosen wollen in eigenen mit Pferden bespannten Wagen das Gepäck der Radfahrer fortschaffen. Abgesehen von der hierdurch bedingten Vermehrung des Trosses werden aber die Radfahrer in den seltensten Fällen in den Besitz ihres Gepäcks gelangen. Sie werden daher nach anstrengender Leistung nichts

schlüssels gelöst werden. Das ganze Rad wiegt 13 Kilogramm und hat eine Länge von 1,59 m gegen 1,76 m der gewöhnlichen Räder. Vorder- und Hinterrad sind 26 zöllig und mit Pneumatique Michelin versehen.

Der kleine Raddurchmesser und der Umstand, dass die Kurbelachse bedeutend tiefer liegt, als die Hinterradachse, hat zur Folge, dass die Pedale in ihrer tiefsten Stellung nur 10 cm über dem Boden wegstreifen. Es darf hieraus mit aller Bestimmtheit geschlossen werden, dass die französischen Strassen von vorzüglicher Beschaffenheit sein müssen und dass Gérard's Radfahrer sich nur auf solchen Strassen bewegt haben. Auf holperigen Strassen, auf Fusswegen und dergleichen kann mit derartig tiefgestellten Pedalen nicht gefahren werden, ohne anzustreifen und dadurch zu Fall zu kommen.

Eine deutsche Fahrradfabrik, welche Gérard's Erfindung nicht schlafen liess, hat nunmehr ebenfalls ein Klapprad gebaut. Von allen Vorzügen des Gérard-Rades finden wir jedoch nichts an demselben; dagegen dessen Hauptnachteil: die tiefstehenden Pedale. Der Beweggrund hierzu soll der sein, dass der Fahrer, im Sattel bleibend, seine Füße zur Erde stellen und so in der Spreizstellung über dem Rade stehend seine Schusswaffe gebrauchen kann. Diese «originelle» Vorstellung von der Thätigkeit eines Schützen im modernen Feuergefecht ist durch eine Abbildung in dem Katalog der Firma sehr hübsch zur Anschauung gebracht.

haben, um sich vor den Unbilden der Witterung zu schützen und die Folge davon wird sein, dass ihre Leistungsfähigkeit in kürzester Frist in Frage gestellt werden wird. In dieser Hinsicht bieten die Manöver eben gar keine auf den Krieg anzuwendenden Erfahrungen. Im Manöver ist der Mann im eigenen Lande, sie werden meist nur zur Sommerszeit abgehalten und die Zuführung des Gepäcks nach dem Manöver ist stets gesichert. Was der Infanterist in seinem Tornister, der Reiter auf seinem Pferde, das muss der Radfahrer an seinem Rade mitführen. Ein zusammenklappbares Rad gestattet dies aber nicht, Diesem schwerwiegendsten gesellen sich noch eine Reihe anderer Nachteile, deren Aufzählung hier zu weit führen würde. Der dem Klapprade zugeschriebene Hauptvorteil ist ein eingebildeter: jeder Radfahrer schiebt, wenn nötig, sein Rad lieber, als er es trägt, und in den seltenen Ausnahmefällen, wo selbst das Schieben nicht möglich ist, kann jedes Rad mit Tragriemen quer über den Rücken genommen werden.*) Der einzige wirkliche Vorteil des Klapprades besteht darin, dass eine Radfahrerkolonne mit dem Rade auf dem Rücken nicht mehr Raum nach der Tiefe beansprucht, als jede beliebige Infanteriekolonne von gleicher Stärke. Bei den an Radfahrer-

*) „Was thun jedoch Radfahrertruppen mit nicht zusammenklappbaren Rädern, wenn sie sich zum Feuergefecht entwickeln müssen?“ „Bleiben die Räder zurück?“ „Wer bringt sie nach?“ „Werden sie von den Fahrern selbst wieder geholt?“ Diese sich naturgemäss aufdrängenden Fragen haben durch die Versuche der bayrischen Radfahrkurse eine einfache und kriegsmässige Lösung erfahren.

Diese Fragen näher zu beleuchten, soll einem für ein militärisches Fachblatt bestimmten Aufsatz vorbehalten bleiben. Hier an dieser Stelle müsste — um verständlich zu bleiben — zu sehr auf infanteristische Details eingegangen werden, was ein Ueberschreiten des der Arbeit gezogenen Rahmens notwendig zur Folge hätte.

Abteilungen zu stellenden Aufgaben fällt dieser Umstand jedoch keineswegs derart ins Gewicht, dass er jenen schwerwiegenden Nachteil aufheben könnte. Die Verwendung von Klapprädern für militärische Zwecke erscheint uns daher als ein Irrtum.

Wie soll nun das «Militär-Rad» beschaffen sein? Auf Grund unserer Betrachtungen und der bisherigen Erfahrungen muss ausgesprochen werden, dass noch kein Heer ein vollkommen «kriegsbrauchbares» Rad besitzt und auch noch keine Fabrik bis heute ein solches gebaut hat. *) Die Anforderungen an ein «Kriegsrad» lassen sich — ohne in Details einzugehen — folgendermassen zusammenfassen: Höchste Solidität, Festigkeit und Einfachheit in allen Teilen, beste Pneumatikreifen, Höherstellung der Kurbelachse, keine blanken Teile, **) Gewicht des unbepackten Rades 14—15 Kilogramm, Entwicklung 5—5 $\frac{1}{2}$ Meter. Diesen Forderungen schliesst sich jene nach einem «einheitlichen» Radmodell für die ganze Armee unmittelbar an. ***)

*) Die von dem Grazer Detachement benützten Räder mögen diesem Ideal wohl am nächsten kommen.

**) Alles, was an den bisherigen Maschinen vernickelt ist, muss am Kriegsrade matt und dunkel brüniert sein, wie ein Gewehrlauf. Der ungeheuere Vorteil der Lautlosigkeit der Fortbewegung des Radfahrers darf nicht illusorisch gemacht werden durch das weithin auffallende Glitzern blanker Teile im Sonnen- oder Mondenschein.

***) Es ist einleuchtend, dass der Bau derartiger Maschinen nur einer leistungsfähigen, anerkannt soliden und erstklassigen Fahrradfabrik anvertraut werden kann. Die Einrichtung militärisch geleiteter Werkstätten zur Selbstfabrikation der Armeeräder dürfte Kosten verursachen, die den von der Privatindustrie geforderten Nutzen bei weitem übersteigen und in gar keinem Einklang stehen zu der ausschliesslich für militärische Zwecke nötigen geringen Jahresproduktion. Abgesehen davon müssten militärische Fahrrad-Werkstätten des Kostenpunktes halber aber auch darauf verzichten, epochemachende Verbesserungen ihren Fabrikaten zuzuführen, da dies erfahrungsgemäss nur grossen Etablissements mit einer Jahresproduktion von mindestens 10000 Rädern möglich ist.

Mehrsitzer.

Ueber die Verwendung von Zwei- und Mehrsitzern (Tandems etc.) für militärische Zwecke liegen Erfahrungen nur spärlich vor. Bei den in die Augen springenden Vorteilen solcher gegenüber dem einfachen Rade erscheint es jedoch dringend wünschenswert, einmal Manöverversuche mit einer grösseren Anzahl von irgend einer Firma gegen Entschädigung geliehener Tandems anzustellen. Grössere Geschwindigkeit bei geringerem Kraftverbrauch und Verkürzung der Marschkolonnen von Radfahrerabteilungen sind wohl die hervorstechenden Vorteile von Zwei- und Mehrsitzern. Ein Nachteil dagegen besteht darin, dass sie mehr als das einfache Rad an die Strassen gebunden sind, da sie ihrer grösseren Länge wegen gewundene Fusspfade und dergleichen, sowie Bodenunebenheiten schwerer überwinden. Da es sich bei der Verwendung von Militärfahrern im allgemeinen jedoch weniger um ausserordentliche Geschwindigkeit, als um die sichere Erreichung des beabsichtigten Zweckes handelt, so kann die Frage nach Mehrsitzern nur durch ausgedehnte Versuche und nicht theoretisch entschieden werden. Die bisherigen Versuche haben in dieser Beziehung jedoch auch schon Erfahrungen gezeitigt. Radfahrerabteilungen bedürfen stets der Begleitung einiger Tandems und zwar deshalb, weil der einzelne Fahrer bei schlechtem Wege, insbesondere aber in der Abteilung nicht in der Lage ist, sein Augenmerk von der Strasse, seinem Vorder- und Nebenmann abzulenken. Es ist aber unumgänglich notwendig, während des Marsches das Gelände vorwärts und seitwärts mit dem Auge abzusuchen, um nicht überrascht zu werden. Dieses ständige Beobachten und in die Ferne sehen kann nur durch die auf den hinteren Plätzen von

Tandems sitzenden Fahrer bethätigt werden, da sie mit der Lenkung der Maschine nichts zu thun haben. *)

Rä d e r v e r k o p p e l u n g.

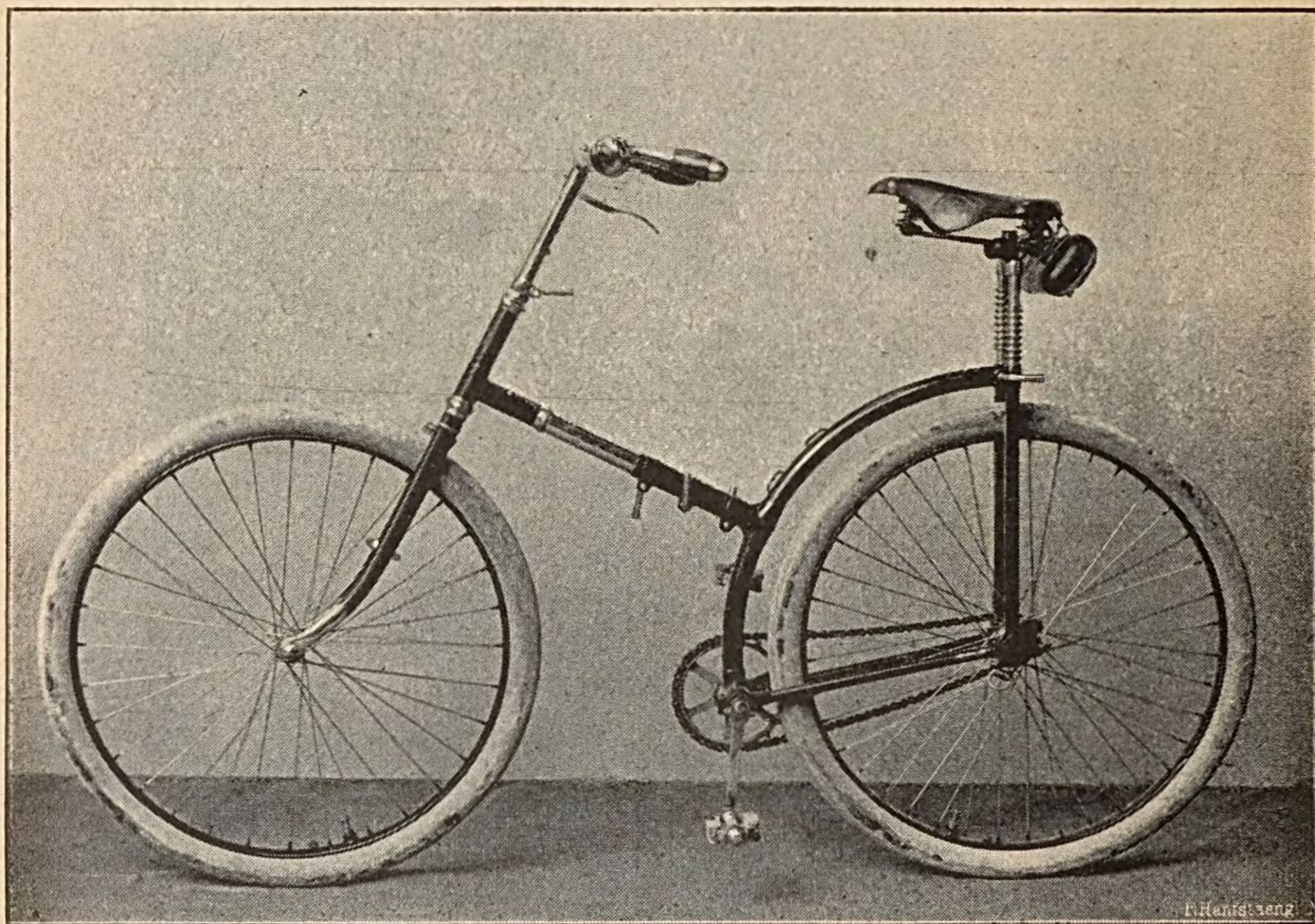
Der schon versuchten Verkoppelung zweier Fahrräder, um Verwundete fortzuschaffen und minder geübte Fahrer verwenden zu können, dürfte nur ein geringer Wert beizumessen sein, da derlei Experimente auf vorzügliche Chausseen angewiesen sind. Dagegen verlangt eine Verkoppelungseinrichtung zweier gewöhnlicher Militär-Fahrräder, die gestattet, auf Eisenbahnschienen zufahren, gebieterisch einer praktischen Lösung. Es ist in die Augen springend, welche eminente Vorteile hiervon zu erwarten wären, sei es, dass die übrigen Wege unfahrbar oder von Marschkolonnen und Trains besetzt sind, sei es, dass es sich um die Sicherheit von Militär-Eisenbahntransporten, um Zerstörung feindlicher oder den Schutz eigener Eisenbahnstrecken und Telegraphen handelt. Selbstverständlich müsste diese Verkoppelungseinrichtung zerlegbar und auf den gewöhnlichen Rädern (oder Tandems) in ihren Teilen mitführbar sein, um jederzeit vom Bahngleise wieder auf die Strasse gehen zu können. **)

*) Bei dem zur Zeit (Juli 1897) in München zur Vorbereitung für die Manöver übenden Radfahrkurse (12 Offiziere, 105 Unteroffiziere und Mannschaften) sind auch 2 Zweisitzer in Verwendung. Die schon jetzt damit gemachten Erfahrungen lassen die Ausrüstung zukünftiger Radfahrtruppen mit 3 bis 4 solcher Maschinen unerlässlich erscheinen.

**) Den Dux-Fahrrad-Werken von Julius Meller in Moskau soll eine derartige Verkoppelung patentiert sein. Ferner berichtet Premierlieutenant Frhr. von Puttkamer in der von ihm verfassten Broschüre: «Das Militär-Fahrrad», dass er ein aus zwei gewöhnlichen Maschinen herzustellendes Schienenrad konstruiert habe. — Inwieweit diese Verkoppelungen den oben aufgestellten Anforderungen entsprechen, bin ich leider nicht in der Lage mitzuteilen.

Kleidung, Ausrüstung und Bewaffnung des Militär-Radfahrers.

Dass zur Erreichung guter Leistungen auf dem Rade eine zweckmässige Kleidung erforderlich ist, weiss jeder Radfahrer. Der Anzug, wie ihn die deutsche Fahrrad-Vorschrift bestimmt: Schirmmütze,



Französisches Armeerad.
Nach Capt. Gérard's Konstruktion.

Litewka, weite Hose mit Gamaschen, Schnürschuhe, Mantel — entspricht im allgemeinen jenen Anforderungen. Für Regen, Schnee und Kälte erscheint jedoch noch ein Radkragen aus wasserdichtem Leinen unbedingt erforderlich, da der Mantel beim Fahren die Atmung behindert und die herabhängenden Mantelenden, namentlich bei seitlichem

Winde, sich leicht in dem Hinterrade fangen und Stürze veranlassen. Der Mantel selbst muss jedoch mitgeführt werden — am besten gerollt unter dem Sattel —, da er dem Manne bei kalter Witterung, bei Rasten und Biwaks unentbehrlich ist. Im übrigen bedarf der Fahrer einer Feldflasche und des Brotbeutels. In der unbedingt erforderlichen Rahmentasche sind Wäschestücke, eiserne Mundportion und Patronen unterzubringen. Auf dem Deckel der Tasche ist eine zusammengefaltete Zeltbahn zu befestigen. Innen an der Lenkstange hängt die grosse Werkzeugtasche. Auf der Lenkstange selbst darf nichts verpackt sein, da dies den stabilen Gang der Maschine stört und den Fahrer zwingt, sich ausschliesslich der Handgriffe zu bedienen. Als Waffe empfiehlt sich ganz besonders der Karabiner. Das Gewehr ist zu schwer, der Revolver nur auf nächste Distanz zum persönlichen Schutze, niemals aber zum Feuergefecht verwendbar. Wird bei Auswahl der Militär-Radfahrer darauf gehalten, dass sie auch gute Schützen sind, so werden sie mit dem Karabiner zum mindesten ebenso gute Resultate erzielen, wie eine gleiche Anzahl Durchschnitts-Infanteristen mit dem Gewehr. Der Karabiner muss für gewöhnlich an der Maschine anzubringen sein, in Feindesnähe trägt ihn der Fahrer auf dem Rücken. Zum Wirtschaftsgebrauch benötigt der Radfahrer ausserdem ein kurzes Säbelbajonett,*) das er umgeschnallt trägt. An der Koppel befinden sich endlich zwei gefüllte Patronentaschen.

Verwendung der Militär-Radfahrer.

Ich habe noch bemerkt, dass die Leistung der Militär-Radfahrer auch von der Art ihrer Verwendung abhängt. Hiezu ist es unerlässlich, dass die Kommando-

*) Unter Umständen auch zum Nahkampfe. Für nächtliche Unternehmungen gilt auch heute noch der alte Spruch: «Die Kugel ist eine Thörin, das Bajonett ist weise.»

stellen mit der Eigenart des Fahrrades vertraut sind, die an den Radfahrer zu stellenden Aufgaben richtig erkannt haben und ihre Anforderungen je nach den Umständen, Wege- und Witterungsverhältnissen zu modifizieren wissen. Die Aufgaben, die an den Einzelfahrer herantreten werden, haben wir im Verlaufe unserer Betrachtungen wiederholt berührt. Bei ihm wird es unvermeidlich sein, dass er Wege benützt, worauf Truppenabteilungen marschieren. Er wird jedoch als einzelner leichter Mittel und Wege finden, trotzdem vorwärts zu kommen. Nicht so Radfahrer-Abteilungen. Wir werden in den Schlussbetrachtungen sehen, welcher Art ihre Verwendung sein wird. Vorgreifend sei jedoch erwähnt, dass bei den ihnen zu übertragenden Aufgaben thunlichst darauf zu rücksichtigen ist, dass sie nicht grössere Marschkolonnen passieren müssen.

Ein Vorbeifahren von Radfahrer-Abteilungen an langen Infanteriekolonnen, an Kavallerie, Artillerie, Kolonnen und Trains wird fast stets mit einem Fiasko der ersteren enden, wenn nicht gerade besonders breite und gute Chausseen zur Verfügung stehen.

4. Die Radfahrtruppe der Zukunft.

Wie wir gesehen haben, hat sich die Armee-kommission der französischen Deputiertenkammer bereits im vergangenen Jahre mit dem Projekt der Aufstellung von 25 Radfahrerkompagnien beschäftigt. Alle Anzeichen deuten darauf hin, dass die Verwirklichung dieses Projektes nur mehr eine Frage der Zeit ist. Bei richtiger Verwendung derartiger Truppen wird Frankreich in einem kommenden Feldzuge in der Lage sein, uns in der empfindlichsten Weise zu

schädigen. Diese voraussichtlichen, völlig neuen Kriegshandlungen zu paralisieren, werden nur wieder Radfahrtruppen imstande sein, wenn man nicht ganz ausserordentliche, die Stärke in der Front schwächende Detachierungen von Infanterie und namentlich Kavallerie vornehmen will. Sollte man daher die Vorteile, die man aus Radfahrertruppen ziehen könnte, deutscherseits auch nicht so hoch anschlagen, dass man zu deren Formation schritte, so würde doch das Vorgehen Frankreichs vermutlich sehr bald dazu zwingen. Es hat jedoch den Anschein, als ob Deutschland keineswegs gewillt sei, sich von Frankreich den Rang ablaufen zu lassen, und dürften wir daher über kurz oder lang die Errichtung von «Radfahrertruppen» zum Unterschiede von unseren jetzigen «Truppenradfahrern» erleben. Wie stark in ihrer Gesamtzahl diese neue Truppe werden wird, ob 5000 oder noch mehr, wie die Franzosen beabsichtigen, ist noch gar nicht vorauszusehen; jedenfalls wird man deutscherseits nicht darunter bleiben können. Ein Ueberbieten Frankreichs in der Zahl wird uns hier jedoch ebenso wenig möglich werden, wie auf allen anderen Gebieten der Heeresorganisation. Es wird sich daher auch bei dieser neuen Truppe nur wieder um ein Ueberbieten in der Ausbildung und richtigen Verwendung handeln.

Es würde zu weit führen, die beabsichtigte Organisation Frankreichs einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen und zu erörtern, ob es zweckmässig wäre, Frankreich hier in allen Punkten nachzuahmen, allein es dürfte von allgemeinem Interesse sein, sich über zwei Punkte Klarheit zu verschaffen: nämlich über die Art der Aufgaben, die eine Radfahrertruppe zu lösen, und über die Stärke, in der sie aufzutreten vermag. Beides geht Hand in Hand.

Um im folgenden verständlich zu bleiben, erscheint es mir unerlässlich, hier Einiges über Heeresorganisation, Gliederung und Vormarsch einer Armee und Etappenwesen einzuschalten.

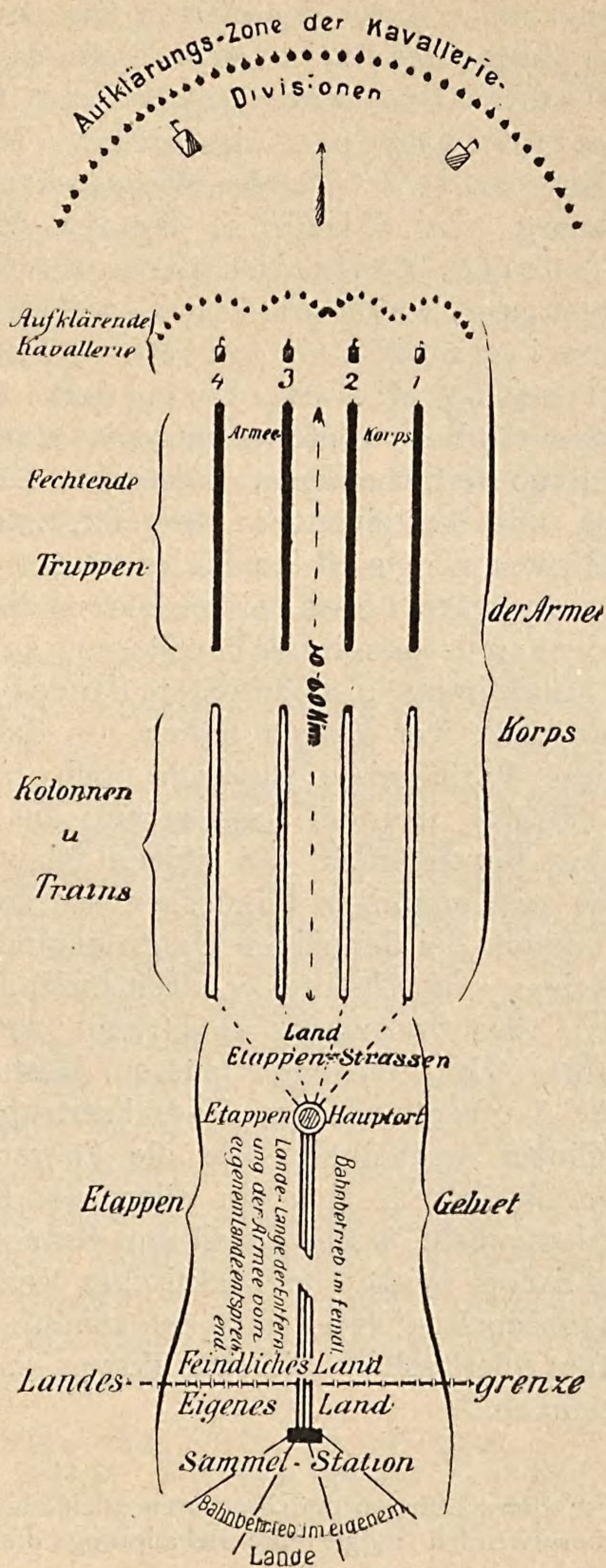
Wie bekannt gliedern sich die Gesamtstreitkräfte des deutschen Heeres im Felde in mehrere Armeen. Jede dieser Armeen besteht aus 3, 4 bis 6 Armeecorps und 1 bis 3 Kavalleriedivisionen. Wenn wir bedenken, dass ein Armeecorps rund 100 Eisenbahnzüge (zu 100 Achsen) braucht, um befördert zu werden, wenn wir uns ferner vor Augen halten, dass ein Armeecorps mit seinen Bagagen, seinen Lazarethen, seinen Munitions- und Proviantkolonnen — auf einer Strasse marschierend — eine Länge von 50—60 Kilometern hat, also beispielsweise die Strasse München—Augsburg nahezu in ihrer ganzen Länge bedeckt, dann werden wir uns annähernd eine Vorstellung von der gewaltigen Masse von nur einer der deutschen Armeen machen können. Um nun unsere Armeen an die feindliche Landesgrenze zu bringen, bedienen wir uns des Bahntransportes. Dass dieser nicht an einem Tage bewältigt werden kann, sondern Wochen bedarf, ist wohl einleuchtend. Während dieser Zeit haben jedoch die Feindseligkeiten schon begonnen: kleinere schon an der Grenze garnisonierende Truppenkörper, Kavallerie-Streifkommandos und Patrouillen werden beiderseits schon jetzt versuchen, in Feindesland einzudringen, den Eisenbahnaufmarsch zu stören oder zu schützen, Nachrichten über den Feind zu bringen und Schrecken in der Bevölkerung zu verbreiten. Alle sich hieraus entspinneuden kleineren Gefechte und Renkontres begreift man unter dem Namen «Kleiner Krieg» im Gegensatz zu den eigentlichen grossen, zur Schlacht drängenden Operationen der Armeen. Dem grossen Kriege geht also eine Periode des «Kleinen Krieges» unmittelbar voraus und ich weise

schon jetzt darauf hin, dass sich für Radfahrertruppen hier das erste Gebiet ihrer Thätigkeit aufthun wird.

Betrachten wir uns nun den Vormarsch einer Armee in Feindesland. Die beigelegte schematische «Skizze» möge das Gesagte veranschaulichen. Nehmen wir an, die Armee bestünde aus 4 Armeecorps und 2 Kavalleriedivisionen. Auf 4 Parallelstrassen, untereinander etwa 3 bis 5 Kilometer entfernt, marschieren die Armeecorps vor, hinter sich ihre Kolonnen und Trains, vor sich ihre aufklärende Kavallerie. Vor dieser — einen Tagemarsch und mehr voraus haben die Kavalleriedivisionen in weitem Umkreise ihre Fühler nach dem Feinde ausgestreckt und ihren dem Feinde den Einblick verwehrenden Schleier um die Front und die Flanken der Armee gezogen. Hinter der Armee ist das Gebiet der Etappen aufgerichtet mit einer der Entfernung von der Landesgrenze entsprechenden Anzahl Etappen-Orte und dem Etappen-Hauptort, der den Endpunkt des aus dem eigenen in das feindliche Land hineinreichenden Bahnbetriebes bezeichnet. Der Etappenhauptort schiebt sich ständig der vormarschierenden Armee nach, seine Verbindungen reichen mit ihren Wurzeln aber immer bis in das eigene Land zurück. Die Aufgabe der gesamten Etappeneinrichtungen besteht darin, der Armee ständig alle Bedürfnisse (Lebensmittel, Munition, Waffen u. s. w.) zuzuführen, alle Abgänge der Armee (Kranke, Verwundete u. s. w.) zurückzuleiten, alle das Etappengebiet Passierende (frische Truppen, Gefangene u. s. w.) zu verpflegen und weiter zu führen und die ständige Erhaltung der rückwärtigen Verbindungen sicher zu stellen. Die heutigen Massenheere können nicht lange aus dem besetzten Gebiete ernährt und verpflegt werden. Sobald der Nachschub durch die Etappen versagt, werden die Armeen in kürzester Frist unfähig sein,

sich zu schlagen. Die Bedeutung des Etappenwesens hat daher gegen früher eine eminente Steigerung erfahren und jeder der Gegner wird aus diesem Grunde mehr wie je bestrebt sein, neben den grossen Operationen durch Streifzüge kleineren Charakters die rückwärtigen Verbindungen des Anderen zu unterbrechen und so dessen Lebensnerv zu durchschneiden. Deshalb muss jede Armee zur Sicherung ihrer Etappeneinrichtungen eine ganz beträchtliche Anzahl Truppen zurücklassen, die dann naturgemäss zur Durchführung der grossen Kampf-Aktionen in Abgang kommen. Alle Unternehmungen unsererseits gegen die rückwärtigen Verbindungen des Feindes, sowie alle Abwehr feindlicher Einwirkungen auf unsere Verbindungen begreift man ebenfalls unter dem Namen «Kleiner Krieg». Je mehr die grossen Operationen sich an feindlichen Festungen und befestigten Stellungen stauen und zum Stillstand gezwungen werden, desto heftiger wird dieser «Kleine Krieg» aufflackern.

Erst nach diesen Ausführungen glaube ich ohne weiteres verständlich zu sein, wenn ich sage: Der «Kleine Krieg» ist vor allem Anderen das Feld der Thätigkeit zukünftiger Radfahrtruppen. Also weit voraus in den Rücken des Feindes, ihn an seiner empfindlichsten Stelle zu treffen, sowie in den eigenen Rücken zum Schutz unserer Lebensadern werden Radfahrertruppen zu entsenden sein. Die Entfernungen, die hier in Betracht kommen, sind durch die heutigen Massenaufgebote in einer früher nicht gekannten Weise gesteigert worden und weisen deshalb gebieterisch auf die Verwendung des Fahrrades hin, das 4 mal so schnell als der Fussgänger, doppelt so rasch wie der Reiter ist, das sich ausserdem durch kein Geräusch verrät, kein Futter braucht und dessen Fahrer kein Zielobjekt darbietet,



Schematische Darstellung des Vormarsches einer aus 4 Armee-corps und 2 Kavallerie-divisionen bestehenden Armee.

wie der Reiter. Die Mittel des kleinen Krieges werden hiermit in ungeahnter Weise eine Bereicherung erfahren. Ueberfälle, Verstecke und Hinterhalte, Zerstörungen feindlicher Bahnen, Telegrafen und Brücken, Wegnahme oder Vernichtung feindlicher Armee-Vorräte und Transporte, Beitreibungen, nächtliche Alarmierungen, Verbreitung von Schrecken und Verwirrung bei der Bevölkerung und Bestrafung dieser, lauter dem «Kleinen Kriege» eigentümliche Unternehmungen und bisher von besonderen Detachements, fliegenden Kolonnen, Streif-Corps und Parteigängern ausgeführt, werden künftighin vorwiegend Radfahrertruppen als Aufgaben zufallen. Dass bei der Lösung dieser Aufgaben mit der Feindseligkeit der Bevölkerung zu rechnen ist, wie uns Franktireurs und bewaffnete Banden 1870/71 mehr als uns lieb war gezeigt haben, — dass in der Zukunft diese Verhältnisse dadurch noch eine Verschärfung erfahren werden, dass gerade das Fahrrad manch einem Blousenmann bei seinem hinterlistigen Treiben ein willkommener Bundesgenosse sein wird, dass man endlich bei derartigen Unternehmungen des «Kleinen Krieges» oft Nächte hintereinander in Feindes Rücken, also vollständig abgetrennt von seiner eigenen Armee wird zubringen müssen, lässt uns die vorwiegende Verwendung von Radfahrertruppen nur noch dringlicher erscheinen. Für die Führer solcher Abteilungen handelt es sich vor allem um Kühnheit und Entschlossenheit, klares Urteil und Kombinationsgabe, militärisches Wissen und taktisches Verständnis. Für die Mannschaften aber sind jene schon berührten Eigenschaften unerlässlich, die eine Truppe zur «Elite-truppe» stempeln.*)

*) Diese Betrachtungen möchten nun auch als Beleg für die im vorhergehenden aufgestellte Behauptung dienen, dass

Wenn nun das Gesamtgebiet des «Kleinen Krieges» recht eigentlich als das Feld der Thätigkeit zukünftiger Radfahrertruppen bezeichnet wurde, so soll damit keineswegs gesagt sein, dass jede andere Verwendung ausgeschlossen ist. Sehr wohl können Radfahrertruppen auch im Verein mit Kavalleriedivisionen oder in der Zone zwischen diesen und der aufklärenden Kavallerie der Armeecorps (siehe Skizze) oder in den Flanken einer operierenden Armee unter Umständen wertvolle Dienste leisten, besonders wenn es sich darum handelt, wichtige Stützpunkte frühzeitig in die Hand zu bekommen, weit vorwärts gelegene Defileen zu sperren, den Feind zu täuschen oder nach den Flanken weitgehende Aufklärung vorzunehmen.

Dagegen erscheint eine Verwendung von Radfahrertruppen in der eigentlichen Schlacht als vollständig verfehltes Experiment. Hier, wo Weg und Steg von kämpfenden und marschierenden Truppen angehäuft, von Artillerie und Truppenfahrzeugen versperrt sind, wo sich auf den Strassen Stäbe und Adjutanten, Meldereiter und Ordonnanzen in ständiger Bewegung befinden, wo sich ausserdem durch den Truppenverkehr, Pferde und Geschütze der Zustand aller Kommunikationen von Stunde zu Stunde verschlechtert, würden Radfahrertruppen nur eine beklagenswerte Rolle spielen, überall im Wege sein und doch nichts ausrichten. Die von dem einen oder andern Sportsblatt gebrachten «sensationellen» Verkündigungen einer durch Radfahrertruppen-Verwendung bevorstehenden Umwälzung der Schlachtentaktik qualifizieren sich als «Phantasien in der Redaktionsstube». Sie ver-

Militärradfahrer alles Notwendige am Rade mitführen müssen und dass deshalb dem französischen Klapp-Rade, das dieser Forderung nicht gerecht wird, der Wert voller Kriegsbrauchbarkeit abzusprechen ist.



Das bayerische Radfahr-Detachement. — Abwehr ei
[Nach Momentaufnahmen

kennen das Wesen der Schlacht, die Eigentümlichkeiten einer Radfahrertruppe, ja selbst des Fahrrades.*)

Die Stärke, die man einer Radfahrertruppe geben kann, findet ihre Begrenzung in der Marschlänge. Auch in dieser Beziehung trifft man in der Sportsprelle bald da, bald dort auf die wunderlichsten Anschauungen: ganze Regimenter und Brigaden sollen auf Räder gesetzt werden und nun gegen den Feind losziehen. Solches schreibt aber in der Regel der «militärische Mitarbeiter» des treffenden Blattes und der muss es ja wissen. Beweise bedarf es da keiner: «frisch behauptet, ist halb bewiesen».

Da handelt es sich denn doch darum, die Sache einmal bei Licht zu betrachten. Da einem grossen Teil der Leser Münchens Umgebung bekannt sein dürfte, wollen wir uns in dieser einen Fall konstruieren, der uns vielleicht rascher als theoretische Betrachtungen erkennen lässt, was es mit den «verblüffenden» Vorschlägen jener «militärischen Mitarbeiter und Kor-

*) Dagegen ist auf eine im «Militärwochenblatt» erschienene Studie des Premierlieutenants im Infanterie-Regiment Nr. 140, Frhr. v. Puttkamer I hinzuweisen, worin untersucht wird, wie sich bei Beginn des Krieges 1870/71 das bei Saarbrücken stehende kleine preussische Detachement mit Radfahrern hätte helfen können. — Das war eben «Kleiner Krieg».



es durch einige Reiter markierten Kavallerie-Angriffs.
in M. Stuffer in München.

respondenten» auf sich hat. Wer das Gelände nicht kennt, für den genügt jede Umgebungskarte von München.

Gesetzt nun, es hätten sich von der gesamten Münchener Radfahrschaft etwa 12,000 früh 7 Uhr auf der Theresienwiese versammelt, um gemeinschaftlich nach dem von hier aus 24 Kilometer entfernten Starnberger-See zu radeln. Jeder Radfahrer weiss, dass man in Gesellschaft genügend Abstand vom Vordermann halten muss und zwar mindestens eine Radlänge. Es müssen daher für jeden Radfahrer plus dem rückwärtigen Abstand zu seinem Nachmann zwei Radlängen, d. i. rund vier Meter, in Anrechnung gebracht werden. Nehmen wir nun an, die Fahrer führen paarweise — mehr nebeneinander gestattet die Strasse nicht — in schöner, militärischer Ordnung, so giebt die gesamte Radfahrschaft Münchens — 6000 Paare zu 4 Meter Länge — einen Zug von 24,000 Meter, also 24 Kilometer Länge ab. Wenn daher das vorderste Radlerpaar — etwa um $1\frac{1}{2}$ Uhr — des «himmelblauen» Sees ansichtig wird, steht das letzte Radlerpaar noch abgesessen auf der Theresienwiese bei München und kann Betrachtungen darüber anstellen, wie es bei rechtzeitiger Vornahme jener Berechnung anderthalb Stunden länger in Morpheus Armen hätte liegen können. Gesetzt nun,

es hätten sich etwa hundert sportsfeindliche Bauernburschen verschworen, der Münchener Radlerschaft den Ausflug einmal gründlich zu verleiden, sich hiezu ausserhalb Starnbergs, vielleicht bei der Würmbrücke auf der Strasse nach Percha aufgestellt, die Spitze des Zuges nach Passieren der Brücke überfallen und die vordersten Fahrer von den Rädern geschlagen. Was wäre die Folge davon gewesen? Die Maschinen der vordersten 10 — 20 Radlerpaare, ausserdem das Handgemenge hätte sofort die Strasse gesperrt und die Stockung hätte sich allmählich durch den Forstrieder Park zurück bis zu den letzten noch bei München befindlichen Radlern fortgepflanzt, so dass zunächst alle 12,000 Fahrer gezwungen worden wären, abzusetzen. Die Ursache der Stockung wäre höchstens von den vordersten 100 bis 150 Radlerpaaren richtig erkannt worden. Diese wären jedoch nicht in der Lage gewesen, Hilfe zu bringen, da der Knäuel von Menschen und herumliegenden Maschinen an der Spitze des Zuges jedes Vorwärtskommen auf der Strasse unmöglich gemacht hätte und zu beiden Seiten der Strasse unpässierbares Sumpfland sich ausdehnt. Alle übrigen 11,700 bis 11,800 Radfahrer, die ganze Strasse nach München bis zurück bedeckend, wären — ohne richtig erfahren zu können, was denn «los» sei, — ratlos bei ihren Rädern gestanden. Die frechen Uebelthäter aber wären jederzeit in der Lage gewesen, unbehelligt das Weite zu suchen. So hätten 100 Leute zu Fuss über 12,000 Radfahrer einen unbestreitbaren Erfolg errungen. Wer nun dieses Beispiel auf die Verhältnisse des Krieges anwendet und sich beide Parteien mit der Schusswaffe versehen denkt, wird wissen, was er davon zu halten hat, wenn ihm wieder einmal von «radfahrenden Regimentern und Brigaden» vorgefabelt wird.

Auf Grund praktischer Versuche und theoretischer Erwägungen muss eine Abteilung

von 200—250 Mann als grösstmögliche Radfahrertruppen-Einheit erkannt werden. Die Marschkolonne einer derartigen Abteilung hat im schlimmsten Falle — wenn auf schmalen oder schlechten Wegen die Fahrer gezwungen sind, einer hinter dem andern zu fahren — die Länge von einem Kilometer. Wenn hiebei zur Marschsicherung eine Spitze von einigen Fahrern weit genug vorgetrieben wird, wenn in der Kolonne auf den Rücksitzen einiger Tandems Auslugposten mitgeführt werden und die Mannschaften exerziermässig geschult sind, bei plötzlicher Ueberraschung sich zum Feuergefecht rasch und zweckmässig zu entwickeln, so besteht keine Befürchtung, dass die Abteilung einen unvorhergesehenen Echec erleiden dürfte. Nehmen wir nun an, die von uns im vorhergehenden betrachtete Armee habe beispielsweise acht solcher Radfahrer-Kompagnien zu 250 Mann und zwar jedes Armeecorps zwei, so würde zur Erfüllung der oben angedeuteten Aufgaben den Generalkommandos, unter Umständen auch dem Armeekorps-Oberkommando jederzeit besonders geeignete Truppen-Abteilungen zur Verfügung stehen. Diese wären nach allen Richtungen rund um die Armee mit Sonderaufträgen zu entsenden. Unter Umständen könnten auch einige, ja sogar alle acht — wenn es möglich ist, sie auf verschiedenen Wegen vorzuschieben — mit einer gemeinschaftlichen Aufgabe betraut und auf diese Weise durch das Einsetzen von bis zu 2000 Feurgewehren an unerwarteter Stelle dem Feinde folgenschwere Ueberraschungen bereitet werden. Ganz besonders würden aber auch solche Radfahrer-Kompagnien im eigenen Rücken, zum Schutz der eigenen rückwärtigen Verbindungen unschätzbare Dienste leisten. Da letztere fast ausschliesslich an Bahnen und Strassen gebunden sind, könnte ihr Schutz bei richtiger Ausnützung der Radfahrertruppen innewohnenden Geschwindigkeit mit

bedeutend geringeren Kräften an Infanterie und Kavallerie durchgeführt werden als früher. Was das zu bedeuten hätte, möge man aus dem Umstande ersehen, dass Ende des Feldzuges 1870/71 deutscherseits zur Rückensicherung im Etappengebiet 114,090 Mann Fusstruppen, 5686 Reiter verwendet werden mussten.

«Radfahrertruppen werden zwar keine Umwälzung auf dem Gebiete der Schlachtentaktik hervorrufen, aber sie werden die Offensivkraft des Heeres steigern, indem sie sich als neues Kampfmittel den schon bestehenden zugesellen und bei richtiger Verwendung frontschwächende Detachierungen anderweitiger Art in den meisten Fällen entbehrlich oder in bedeutend geringerem Masse notwendig machen. Sie werden die Bedeutung der Kavallerie erhöhen, indem sie ihr — im Verein mit den Truppenradfahrern — eine ganze Reihe wichtiger Aufgaben abnehmen und ihr daher gestatten werden, zu ihrer Hauptthätigkeit als Schlachtenreiterei bedeutend stärker zu sein. Allerdings wird in einem kommenden Kriege die Kavallerie den Radfahrern dafür die Eröffnung des blutigen Reigens überlassen müssen, denn Radfahrer werden es sein, die die ersten Schüsse wechseln und die ersten Opfer bringen. Keines Infanteristen Fuss, keines Rosses Tritt wird zuerst den feindlichen Boden berühren: lautlos werden noch vor diesen unserer Radfahrer Pneumatiks über die Grenze gleiten.»

«Wie schon heute das Fahrrad alle Gebiete des modernen Lebens in ganz charakteristischer Weise beeinflusst, so wird daher auch das «Rad im Dienste der Wehrkraft» der zukünftigen Kriegsführung völlige neue Kampfelemente zuführen, auf den Gang der kriegerischen Operationen unter Umständen von schwerwiegendstem Einflusse sein und seinen Anteil am Siege fordern.»

Im **Academischen Verlag München** erschien:

Der Radfahrsport in Bild und Wort.

Unter Mitwirkung zahlreicher Fach- und Sportsleute

herausgegeben von

Dr. Paul von Salvisberg, München.

Ein starker Quartband von 280 Seiten, kartoniert in hochelegantem, sechsfarbigem Umschlag, mit zahlreichen Illustrationen.

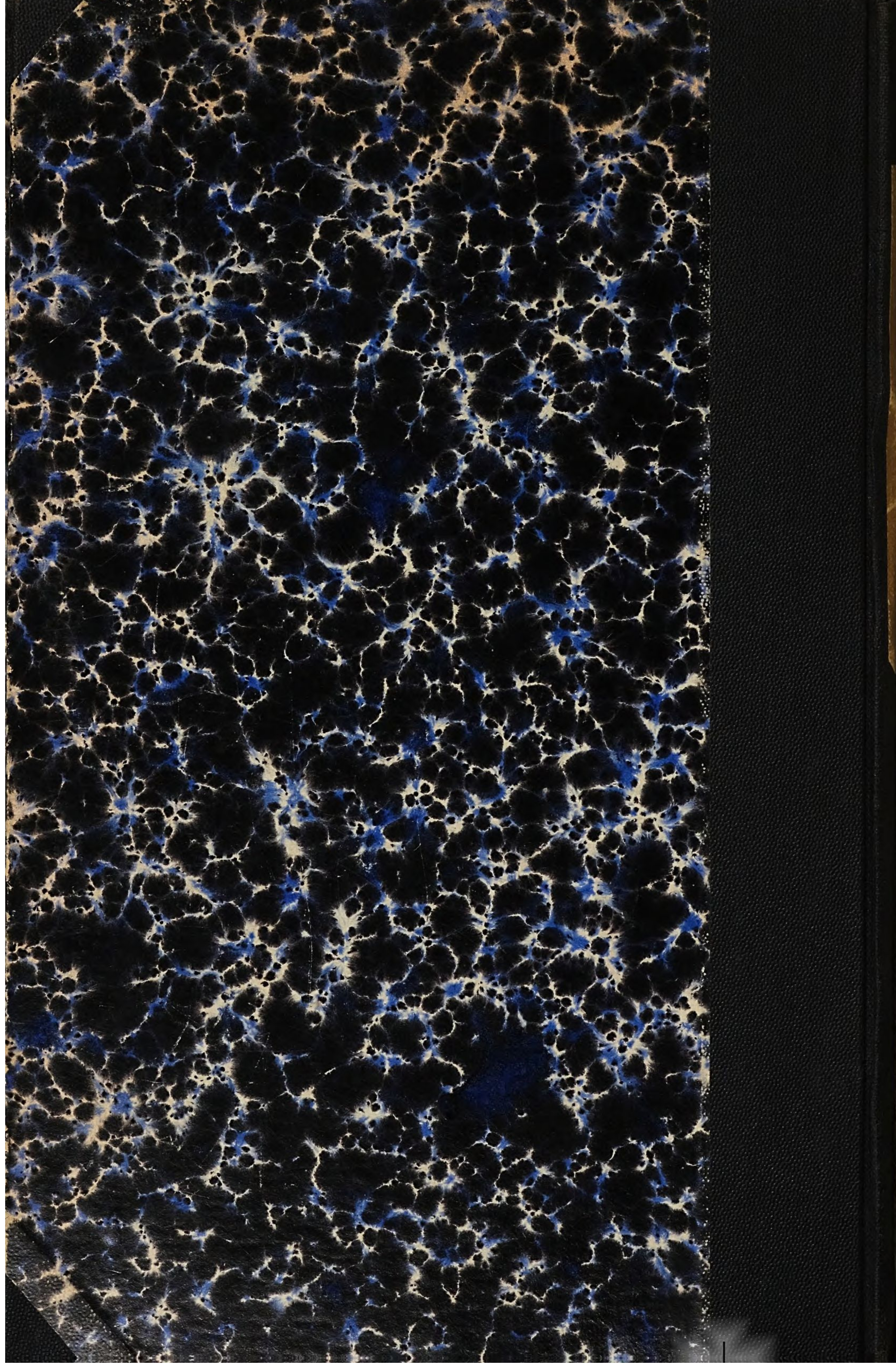
== **Preis 5 Mark.** ==

Preis der eleganten Einbanddecke in Ganzleinen mit sechsfarbigem Druck 1,50 Mark.

Inhalts-Verzeichnis:

- I. All Heil!** Eine Plauderei aus der Schule des Radfahrens von *Ludwig Ganghofer-München.*
- II. Geschichte des Fahrrades.** Von *Dr. Karl Biesendahl-Stuttgart.*
- III. Das Fahrrad, seine Einzelteile und Zubehöre.** Von *Dr. Ernst G. Häfner-München.*
- IV. Die Fahrschule.** Von Premierlieutenant *Gerhard Frhr. von Puttkamer-Anklam.*
- V. Das Tourenfahren.** Von *August Geisser-Regensburg.*
- VI. Radsport und Rennfahren.** Von *Detlev Sierck-Hamburg.*
- VII. Das Damenfahren.** Von *Frau A. Rother-Berlin.*
- VIII. Das Rad im Dienste der Wehrkraft.** Von Hauptmann und Batteriechef *Julius Burckart-München.*
- IX. Die Hygiene des Radfahrers.** Von *Dr. med. Martin Siegfried-Berlin, Bad Nauheim*
- X. Recht und Gesetz im Radfahrwesen.** Von Rechtsanwalt und Notar *v. Schimmelfennig-Bartenstein i. Ostpr.*
- XI. Das radsportliche Versicherungswesen.** Von *Ed. Panzerbieter-München.*
- XII. Publizistik, Bibliographie und Kartographie.**
- XIII. Die grossen Radfahrer-Verbände. Vereinswesen.**
- XIV. Die Fahrradindustrie und die zugewandten Geschäftszweige in den Ländern deutscher Zunge.**
- XV. Besprechungen, Versuchsergebnisse, Neuheiten.**
- XVI. Geschäftliche Ankündigungen und Miscellen.**

== **Das Werk ist in jeder guten Buchhandlung vorrätig.** ==



Burckart, Julius

<<Das>> Rad im Dienste der Wehrkraft

München 1897

App.mil. 25 o

urn:nbn:de:bvb:12-bsb11800257-6